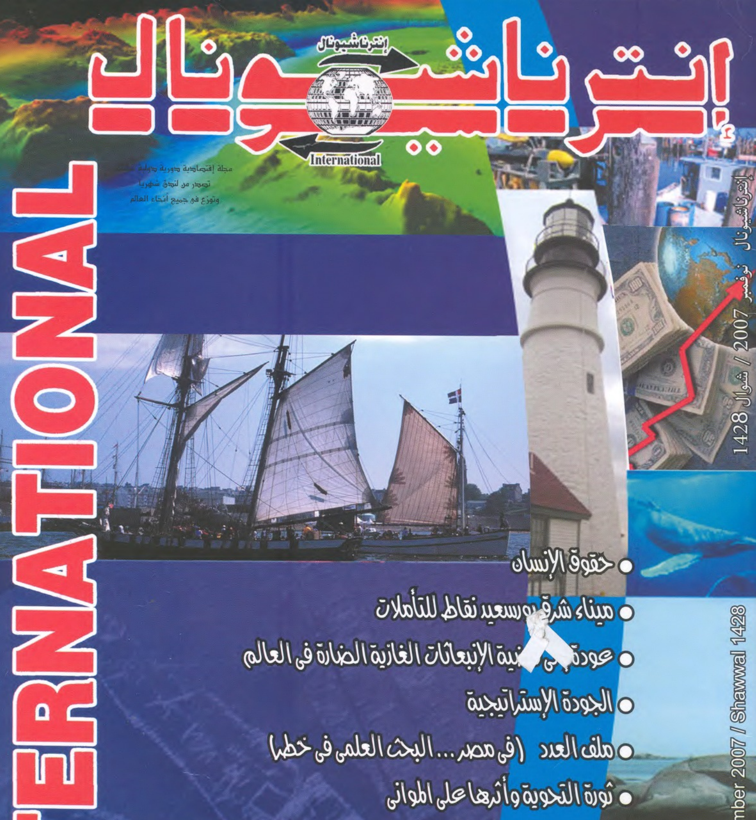
إنترناشيونال

مجلة إقتصادية دورية دولية
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نوفمبر 2007 / شوال 1428



INTERNATIONAL

- حقوق الإنسان
- ميناء شرق بورسعيد نقاط للتأملات
- عودة ... نية الإنبعاثات الغازية الضارة فى العالم
- الجودة الإستراتيجية
- ملف العدد (فى مصر ... البحث العلمى فى خطر)
- ثورة التحوية وأثرها على الموانى
- Complete Port Autonomy in the Modern planning Trends
- المتسولون .. ليس لهم حق الإختيار

International November 2007 / Shawwal 1428


EGYPTAIR
RGO


مصر للطيران
للشحن





ولنا كلمة

العالم .. والكوارث الطبيعية

تعتبر الأعاصير والبراكين ظواهر طبيعية لها أماكن وتوقيتات محدودة، ولا تعنى عقاباً من الله، بل هى نتيجة سخونة المياه فى البحار الإستوائية التى تصل إلى 30 درجة مئوية، وتتسبب بالتالى فى تسخين طبقة الهواء الملاصقة له مما يخفف من ضغط الهواء الذى يتمدد ويرتفع إلى أعلى ويكون منطقة ضغط منخفض تهب عليها الرياح من مناطق الضغط المرتفع المحيطة بها يؤدى إلى كثرة تبخر وإرتفاع هذا البخار الخفيف إلى أعلى وسط الهواء البارد.

إن البعض يرى أن أحداث 11 سبتمبر والإعصارات التى غزت كاترينا وريتا أثبتت الضعف الداخلى للولايات المتحدة التى لا تخطط لأمن مواطنيها، فى حين يعتقد البعض الآخر أن هذه الكارثة رسالة من الله تثبت أنه مهما بلغ تقدم الإنسان فى العلم والحضارة فإن ذلك لا يعتبر شئ بالنسبة لقدرة الله عز وجل.

لقد كشف الإعصار عن حقيقة أمريكا التى تتزعم الحرية وتنادى بالمساواة، وأكد فشلها فى إدراك الكارثة التى ألمت بها لدرجة أنها أصبحت بلداً منكوباً يطلب المساعدة كبلدان العالم الثالث.

إن الكوارث الطبيعية غزت هذا العام بعض الدول دون التفرقة بين الدول الغنية والفقيرة منها، ولقد سبق أن رفضت إدارة الرئيس بوش التوقيع على معاهدة كيوتو للإحتباس الحرارى، تلك الظاهرة التى أدت إلى التلوث البيئى وإنبعاث غاز ثانى أكسيد الكربون التى تسببه الصناعات الثقيلة إلى طبقات الهواء الجوى، علاوة على التجارب النووية والعمليات العسكرية التى تتسبب فى تفكيك البنية التحتية للأرض مما يؤدى إلى إرتفاع درجات الحرارة وذوبان جليد القطبين الذى يتسبب فى إرتفاع منسوب المياه فى البحار والمحيطات وبالتالى غمر الجزر والسواحل.

لقد كان للعلماء المتخصصين الرأى فى الأخطار التى ستواجهها الأرض مستقبلاً، ومن أهم البحوث التى أجريت لذلك البحث الذى سبق أن أجراه علماء بريطانيون وتضمن:

* الإشارة إلى أن التغيرات المناخية تعتبر من أولى المشاكل التى ستواجه الأرض مستقبلاً
* التأكيد على أنه بنهاية القرن الحالى ستتضاعف كمية الغازات الناتجة عن الإحتباس الحرارى، وسوف ترتفع درجة حرارة الأرض لتصل إلى درجة من السخونة لم تشهدها الأرض منذ مليون عام، وسيكون لهذه الظاهرة التأثير على جوانب الحياة.
* من المتوقع إنهيار النظام الإجتماعى الحالى نتيجة للهجرة من المواقع المرتفعة الحرارة، بجانب الصراع على مصادر المياه والغذاء.
* إنتشار الفيروسات التى تسبب الأوبئة، ومن المتوقع زيادة خطر هذه الفيروسات على الجنس البشرى الذى سيعانى من عواقبها لسنوات طوال.

ومن ناحية أخرى فقد تناول هذا البحث مشكلة الإرهاب ولكن ليس بالطريقة التى تتناقلها وسائل الإعلام، ولكن من ناحية التطور التكنولوجى الذى ينذر بإستخدام الأسلحة البيولوجية والكيمائية مما يضاعف من خطورة الإرهاب على المخلوقات، ومن المحتمل وقوع حرب نووية خلال السبعين عاماً القادمة مما سيؤدى إلى تدمير الحضارة الإنسانية، ومن المناطق الرئيسية التى يمكن أن تشهد هذه الحرب: الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشبه جزيرة كوريا.

إن العالم لم يتوصل حتى الآن إلى إمكانية منع الكوارث الطبيعية التى تغزو العالم دون تفرقة بين الدول الصناعية الغنية ودول العالم الثالث، ولذا يجب على العلماء المتخصصين التعاون فيما بينهم والتعميق فى دراسة الظواهر الطبيعية التى تغزو العالم وتتسبب فى الخسائر الباهظة سواء فى الأرواح والمنشئات وصعوبة تعويضها خاصة فى الدول التى تعانى من الفقر.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المستشار القانونى
محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهى

سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية
* ربان أحمد بدوى
* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

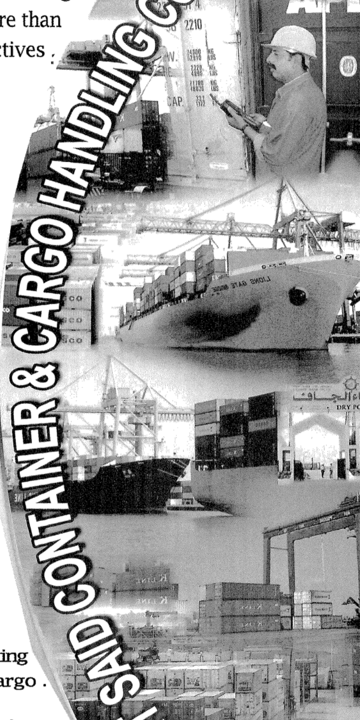
عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives :

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 7 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

constant, the definition of public service varies from one country to another, and does not remain constant over time even within a given country.
This is, consequently, a major consideration to be taken into account in the preliminary thinking on the introduction of private management in ports. This aspect is all the more delicate as the initial situation is frequently one of a stagnant public sector, often with limited capacity for clearly identifying the responsibilities that fall within the public service domain.
For example, the activity of a port terminal operator cannot be qualified as a public service in all cases, and is more akin to a purely commercial activity in many instances. At the same time, the activity of the port terminal operator cannot be fully classified as to that of a commercial company, as the notion of partnership with the Port Authority is still present, although the levels of regulation and guarantees may be considerably reduced.
In a case where the public authority assigns this public service dimension to the activity, it is legitimate for the authority to retain careful oversight of the activity, while being free to delegate its actual implementation. The public authority might regulate the activity of the implementing entity to a greater or lesser degree, while the delegatee must reconcile the right of fair competition with the proper protection of the interests of users (or customers). This has complex implications for risk sharing, the procedures for which must be very carefully adjusted to achieve a fair balance, one that respects the objectives and constraints of the parties involved.
The main objective of this part of this Module has been to describe various approaches for identifying risks involved in port reform projects and to suggest ways that these risks might be shared equitably among the interested parties

(Footnotes)

[1] The author is the advisor to the President & CEO of Amiral Management Corporation. He used to be the Principle Maritime Specialist with the World Bank during the 80s and 90s. This paper depends on several sources among which is the World Bank Port .Reform Toolkit, published in 2004

د. عفت بدر:

الهندسة الوراثية هى علم المستقبل والاستنساخ ليس غريب على ناموس الكون !!

شطحات علمية وتجارب غير أخلاقية وبيع الأسرار كلها مرادفات تلازم علم الهندسة الوراثية فضريق يرى انه يقودنا الى حافة الهاوية وعلى الجانب الاخر فريق يدافع عن هذا العلم بانه علم المستقبل ومن هذا الفريق التقينا ب ا.د عفت بدر حيث دار الحوار التالى:

أجرى الحوار / أحمد مصطفى

ماهى الهندسة الوراثية ؟

هي عبارة عن تقنية تقوم على علم الوراثة حيث عن طريقها يمكن انتاج كائنات معدلة وراثيا وتسمي بالكائنات عبر الجينات نسمع كثيراعن اسلحة الدمار الشامل الوراثية والحروب الكيميائية فما هى ابعادها؟

العمل فى ابحاث الحروب الكيميائية هو عمل محظور دوليا وهناك العديد من المواثيق الدولية التى تؤكد على تحريمها ومنعها ولكن من المعروف ان هناك ابحاث ودراسات سرية الله اعلم ممكن توصل لحد فين.

بقال أنه من الممكن تصنيع فيروسات تستهدف عرق معين ولا تؤثر فى عرقيات اخرى مثلما حدث فى قصة فيروس sras وإصابته للصينبن فقط دون غيرهم؟

معروف أن هناك إختلافات مظهرية كثيرة بين العروق والأجناس ولكن فى حقيقة الأمر هى إختلافات طفيفة جداً على D.N.A أو على الچينات فاذا كان هناك دول تسعى إلى إمتلاك هذه الأسلحة فهى بالتأكيد تعمل فى الخفاء على إكتشاف الچينات المخلتفة والخاصة بالمجتمع أو العرق المستهدف ومن المعروف أن نسبة الإختلاف بين الإنسان والإنسان قد تصل إلى 0.001 وهذا يصعب الأمر أكثر وأكثر أما بالنسبة لواقعة فيروس سارس فهو أمر من الممكن حدوثه ويثار حوله الكثير من الجدل فى الاوسط العلمية والبحثية ولكنى لا استطيع أن أنفى أو أؤكد ذلك لأنه أمر يحتاج إلى بحث وتدقيق.

بعض الآراء التى تستند إلى علم الوراثة تطالب بمنع تزاوج أصحاب الامراض التى لاعلاج لها حرصا على الاجيال القادمة؟

هذا الأمر يضعنا أمام معضلة صعبة ما بين الحقوق المتساوية لكل أفراد الجنس البشرى وبين مصلحة المجتمع الذى تثقله الكثير من الأعباء غير أن هناك الكثير من الأمراض تظهر للأطفال بدون أن يكونا لأبوابن مصابين بها وعموما التكنولوچيات الحديثة تمكنا من إكتشاف الأمراض والعاهات للجنين فى بطن أمه والدين لايمنعنا فى هذه الحالة من إجهاض الجنين ولكن القرار هنا يكون فى يد الأسرة وخاصة الأم وليس فى يد المجتمع .

فى محاضراتك العامة تذكرين أن الإستنساخ ليس غريب على نظام الكون فكيف ذلك؟

الإستنساخ بكل بساطة هو عبارة عن تكاثر خضرى فمصلا النخل يتم أخذ فسيله ويتم زراعتها فتنتج لنا نخلة جديدة تحمل صفات النخلة الأولى والإستنساخ يتم بنفس الطريقة مع إختلافات قليلة حيث يتم فيه أخذ نوة خلية جسمية ووضعها داخل بويضة مفرغه من نواتها فينتج لنا كائن مطابق تمام لنفس صفات الكائن الأول وهذا هو الإختلاف بين الإستنساخ والتكاثر الطبيعى الذى يتم عن طريق الإخصاب .

من وقت إلى أخر نسمع عن تجارب وأبحاث غير أخلاقية أو فضائح علمية كما يطلق عليها فما تعليقك على ذلك؟

صراحة هذه قضية صعبة جدا لأنها أضرت العلم والعلماء بشكل عام فالقاعدة أن العلم مفيد للبشرية وليس ضار ولكن الأهم هو كيفية الإستخدام فالثابت أن رجل العلم أمبن يعمل من أجل مصلحة الإنسانية ويدون أبحاثه بأمانه، أما التجارب التى تجرى فى الخفاء فهى أمر خطير جدا لأنها تتم فى سرية ودون أى رقابة عليها مما يجعل الفرصة متاحة لعمل أى شئ وفي أى وقت ودائما ما أسمع أسئلة تعبر عن خوف الناس من الإستنساخ البشرى مثلا وأذكر أنه من حوالى عامين أعلن الرأليين عن أنهم إستنسخوا طفلة وحدثت وقتها رجرة عنيفة مابين العلماء والمتخصصين إلا أنه تم إكتشاف كذبهم بعد ذلك عن طريق الأبحاث والتجارب وكثيرا ما يهاجمونا بأن علم الهندسة الوراثية يمكن أن يقودنا إلى الهلاك ومع كل ذلك فأنا أرى العلم يحمل أمال كبيرة جدا فى المستقبل فالهندسة الوراثية مثلا تحمل أمال مشروعة فى الطب والزراعة وغيرها من المجالات المختلفة .

دكتورة عفت بدر

تعد أ . د عفت عبد اللطيف بدر أحد أهم المتخصصين فى علم الوراثة والهندسة الوراثية فى مصر وهى من مواليد محافظة القاهرة تخرجت من كلية الزراعة جامعة عين شمس ثم حصلت على دكتوراه فى فليفة الوراثة من جامعة كولومبيا بالولايات المتحدة الامريكية وحصلت على جائزة الدولة التشجيعية عام 1974 ثم حصلت على وسام العلوم والفنون من الطبقة الاولى عام1976 وعملت رئيساً لقسم الوراثة بكلية الزراعة جامعة الأسكندرية وهى أستاذ زائر بجامعات هارفارد وكورنيل بأمريكا وجرينوبل بفرنسا.

inflation risk) itself induces other risks:
• Risk of significant deviation of realworld conditions from the indexation formula over a certain period;
• Risk of divergence between the indexing conditions of different contracts signed by the Port Authority and the operator (procurement, operation and sale).
The risk for the operator is that the indexing formulas can lead to an increase in costs that exceed the increase in revenue or the potential reduction in negative effects. The risk for the concessioning authority is that the operator's prices rise too high when competition is inadequate.

Credit Risk – Bonds

Sharing or mitigating the many risks associated with port projects frequently gives rise to contractual obligations and attendant financial sanctions if one party's or another's obligations are not met. Sanctions convert the risk into specific financial obligations (payment of penalties). This, in turn, generates the credit risk of the partner being unable to meet his financial obligations.
The most efficient method of ensuring that the partners honor their financial commitments is to require bank bonds. These are frequently demanded from the concessionaire or by the operator from its private partners. The amounts and call conditions for these bonds must accurately reflect the respective commitments of the parties. On the other hand, the operator's credit risk with respect to the concessioning authority cannot be covered by bonds, and generally remains a political risk.

Approach of the different partners to risk and its Management

(a) Concessioning Authority

The primary challenge for the Port Authority is to identify a balanced set of risk management measures, the Port Authority being responsible for defining this essential state of balance. This requires expertise in numerous areas, which can lead to the use of the services of specialist consultants. In addition to the terms of the contract concluded with the operator, which defines risk sharing between the Port Authority and the operator, the composition and characteristics of the sponsors raise major issues for the Port Authority in terms of:
• the capacity of the operator to comply with the terms of the contract;
• the degree of commitment of the various shareholders;
• the commercial positioning of the operator, with particular reference to the equal treatment of users or customers; and
• the transfer of technology and the participation of national players in the project.
This means that the process for selecting the partner is a matter of prime importance for the Port Authority. Apart from selecting a partner who can meet financial objectives (e.g., reasonable tariff levels, minimization of subsidies and maximization of the fee), the Port Authority must also be able to select a reliable partner. This is one capable of complying with all the terms of the concession contract and capable of carrying all the risks llocated to the partner.
Recommendations relating to the management of calls for tender are published by the principal international financial institutions. These documents describe in detail relevant selection criteria and methods for achieving the satisfactory selection of candidates. The involvement of the international financial institutions in these privatization initiatives also may permit Port Authorities to avail themselves of additional assistance provided by these entities. These sponsors can thus play the dual role of lenders and advisors to the
concessioning authority.
Apart from the challenge of selecting the original partner, as time passes there is also an issue associated with the continued commitment of the shareholders. A particular risk arises if the initial shareholders decide to dispose of their interests in the project company to third parties that do not meet the expectations of the concessioning authority. This risk must be anticipated by appropriate contractual clauses.

(b) Project Sponsors

Having first analysed the risks of the project, the shareholders will logically seek to align the level of risk with the expected return on the operation. Their decision to become involved, consequently, depends on their assessment of indicators such as the project internal rate of return, investment coverage ratio, or return on equity.
However, apart from this determination, which is the same one every investor must make, each sponsor generally adopts his own particular approach according to his own agenda, enabling him to reduce this risk/shareholder return profile. For example:
• a constructor or equipment supplier seeks to maximize his return for the construction phase and through the upstream services he provides;
• an operator seeks a return on the facility management services that he provides;
• a customer, shipper or ship-owner looks for a high quality of service and reasonable rates over the long term; and
• a financial investor is primarily looking for the sustainability of the project throughout the life of the investment period.
The agendas of the various sponsors can lead to different expectations in terms of concessionaire policy. This situation also creates major differences in each sponsors willingness to carry risk or in the length of time over which he expects to earn his return. The concessionaire consortium clearly must manage possible differences in objectives among the sponsors; but these differences also concern the concessioning authority. This is because they can lead to situations that are prejudicial to the general interest, for example as regards the continuity of service.

c) Lenders)

The project's lenders primarily look for the project to have the capacity to repay its debts. They consequently adjust the amount of the debt and the repayment profile according to the annual and actuarial debt coverage ratios (see Part B of this Module for a precise .(definition of these concepts
Apart from these financial ratios, the lenders frequently impose other constraints on the sponsors to ensure their continued commitment throughout the defined repayment period. This stems partly from the fact that the loans are not (or are only partially) guaranteed by project assets (which tend not to be liquid in port projects), but principally .from the cash flows forecast for the period of the loan
The lenders, therefore, invariably call for a minimum equity investment on the part of the sponsors. In the alternative, lenders may consider the replacement of equity participation by subordinate debt (which presents the same advantages) as acceptable. Furthermore, reserves can be set up for the purpose of earmarking cash flow surpluses for debt repayment, thereby preventing the shareholders from recovering their equity contributions before loans have been repaid. It is also rare for so-called "non-recourse" loans to be genuinely without recourse, and the lenders frequently impose guarantees on the part of the .sponsors, in particular during the construction period
The techniques adopted by the lenders to limit their risk also include other measures including comfort letters or commitments by the concessioning authority, domiciliation of revenue or debt, assignment of debt, and technical and financial performance .bonds

Conclusions and Recommendations

It is not possible to cite universal principles for risk sharing in view of the widely varying characteristics and environments of port projects.
The public service dimension of port operations, which the public authority assigns to each port activity, is a core element in the process of defining and sharing risk. However, the notion of public service is by no means universal. While some principles are

Risk Management In Public-Private-Partnership Projects

Last Part

DR. ISMAIL MOBAREK



Golden share or blocking minority.

Over and above the contractual conditions included in the bid specifications, the concessioning authority can retain a "right to know" concerning decisions taken by the concessionaire. The most commonly used techniques for this are to hold an equity interest in the project company and to hold a "golden share" or blocking minority. This enables the concessioning authority to exercise oversight from within, but also can invalidate the risk sharing balance by introducing chronic interference by the concessioning authority in the management of the concessionaire company.

Despite its drawbacks, this form of government oversight is widespread. In over one-third of the privatized port terminals worldwide, the port or municipal authority owning the port also has an ownership interest in the terminal operator company (IAPH Institutional Survey, 1999). For example, in the case of Hamburg, the port (owned by the Hamburg regional government) has a majority interest in the operator company. This situation often gives rise to conflicts of interest between the shareholder and regulator roles of the concessioning authority, which tend to outweigh the perceived benefits of such a scheme. Control and monitoring of the concessionaire's behavior generally is best carried out through a well-drafted concession contract, making proper allowances for the concessioning authority's interest in reviewing certain strategic decisions of the concessionaire. This will safeguard the concessioning authority's role as an impartial regulator with all its operators, which runs the risk of being compromised if it becomes involved as an equity holder in any of the private parties it is supposed to oversee.

Other Concessioning Authority Guarantees

The existence of a horizontal partnership between the various players in the port community on the one hand, and the transport chain on the other, was described earlier. The operator will often seek to combine the various services required by his customer into an integrated whole or, alternatively, give contractual guarantees to customers as to the level of service provided in these various domains. It is logical for the Port Authority to provide the operator with guarantees concerning standards of facilities and performance of services in the port (e.g., depth of access, buoying, operating hours, ship services), whether provided directly by the Port Authority itself or delegated to other service providers within the framework of a vertical partnership. These commitments, frequently grouped in a clause headed "concessioning authority's obligations," can result in financial penalties against the Port Authority in the event of failure to meet its obligations. The resultant commercial risk for the operator is then transformed, theoretically, into a credit risk for the Port Authority. Clearly, it is important for the operator to conduct a thorough analysis of operation of the complete port community and its reputation before committing himself to the project. Irrespective of the clauses included in his contract with the Port Authority, the operator will inevitably suffer the consequences of any defective operation of the port.

Likewise, while it may be useful to include guarantees regarding land transport modes (e.g., hours of operation, access to carriers, creation of new infrastructure, maximum charge or minimum capacity for a rail service), the quality of the intermodal service at the port is critical to efficient and cost effective operation and should be analysed before the operator puts in a bid.

Management of the Commercial Risk by the Operator

Where the number of customers using a port, a terminal, or other facility is limited, or where a small number of customers represent a major share of the activity, the operator can protect himself against traffic/commercial risks by means of a "take or pay" contract. This is a long-term contract under which the customer undertakes to generate a minimum level of traffic and agrees to pay a fixed sum to the operator whether or not he requires and uses the service. A terminal's main customers–shipping lines or large shipping companies–will frequently become project sponsors, much like construction companies or operators. In such cases, the customer shareholder, himself, carries part of the commercial risk.

However, this arrangement has a number of disadvantages, particularly the risk of discrimination against non-shareholder customers. Non-shareholding customers can guard against this possibility by entering into a "take or pay" contract with the terminal operator.

(d) Contractual Risks

Relationships between the Port Authority and concessionaire on the one hand and the concessionaire and his suppliers, lenders, customers and subcontractors on the other are defined in contracts. This section highlights the principal risks involved in the drafting and implementation of such contracts.

Contract Management

To protect both the concessioning authority and the concessionaire, contracts typically include provisions governing the possibility of changed circumstances or disputes about contract implementation. The main elements of the contract governing such developments include:

• Revision clauses: at the outset of the project it is impossible to foresee all the events that might arise over a period of several decades. This means that revisions will be required to adjust the terms of the contract to changing situations. The conditions and procedures for these revisions must be defined; e.g., periodic revision at defined intervals, revision scheduled for key project dates, revision triggered when a particular throughput level is reached, or revision at the request of one or other of the parties;

• Contract termination or renewal clauses: the duration of the original contract period is a major risk consideration for the operator. The possibility for renewal or extension of the contract must be defined, as must the procedures for take-over or repurchase of the project assets on termination of the contract;

• Early termination clauses: these clauses define the conditions potentially leading to cancellation or early termination at the request of one party or another and the applicable procedures relating to penalties or compensation. These clauses must also be compatible with the underlying loan contracts signed by the operator, where these agreements provide for a lender's right to substitute another operator in the event of the bankruptcy of the original operator; and

• Procedures for settlement of disputes: risks associated with disputes were addressed in the section on political risk management. The relevant clauses cover settlement out of court, the eventual intervention of independent experts subject to prior acceptance by the parties, and arbitration clauses (e.g., place, applicable law, arbitrator, expenses).

Indexation Risk

Indexation formulas have been mentioned on a number of occasions in connection with changes in tariff levels, long-term contracts with customers or suppliers, operating contracts, etc. Indexing designed to enable the operator to cover or reduce certain risks (in particular the

حركة الموانى المصرية
خلال شهر أغسطس 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال أغسطس 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	مكورات حديد	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
دمياط	173.5	356.7	55.1	-	-	80.2	665.5	59.2	-	724.7	253
بورسعيد	18.7	89.2	28.2	-	0 8	-	136.9	87.7	253.9	478.5	387
شرق بورسعيد	-	-	-	-		-	-	19.1	487.2	506.3	88
العريش	-	-	-	-		-	-	-	-	-	52
السويس	6.3	0.2	-	3	12.1	-	21.6	-	-	21.6	34
الأدبية	199.09	-	8.41	-	0.1	67.21	274.81	6.91	0.95	282.67	66
سفاجا	3.2	121	81.4	-	0.5	-	206.1	-	-	206.1	112
الحمراوين	-	-	-	-		-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-		-	-	-	-	-	2
نويبع	8.4	1.4	0.1	0.8	3	-	13.7	-	-	13.7	129
السخنة	3	-	-	-		-	3	140.3	58.4	201.6	30
الإجمالي	412	568.4	173.2	3.8	16.5	147.41	1321.11	313.1	800.4	2434.7	1156

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال أغسطس 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	مكورات حديد	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
دمياط	-	7.2	149.6	182.6	-	139.5	478.9	103.5	1.7	584.1	253
بورسعيد	7 3	0.8	3.4	-	-	-	11.5	109.6	253	374.1	387
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	53.9	558.9	612.8	88
العريش	2.8	-	101.3	-	-	-	104.1	-	-	104.1	52
السويس	3.2	15.5	2	-	1.6	0.8	23.1	-	-	23.1	34
الأدبية	21.9	1.2	51.4	31.4	0.1	-	106	10.9	-	116.9	66
سفاجا	3	10.7	41.9	-	0.2	-	55.8	-	-	55.8	112
الحمراوين	-	-	48.6	-	-	-	48.6	-	-	48.6	3
أبو الغصون	3.7	-	3.5	-	-	-	7.2	-	-	7.2	2
نويبع	21.8	1.3	1.7	0.7	2.2	0.9	28.6	-	-	28.6	129
السخنة	-	-	122.3	-	-	-	122.3	81.3	-	203.62	30
الإجمالي	63.9	36.6	525.3	214.7	4.2	141.2	985.9	359.2	813.6	2158.7	1156

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر أغسطس 2007

البيان	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالي
وصول	19643	60873	8497	45504	6542	1219	142278
مغادرة	41106	46574	9129	74487	4329	1603	177228
الإجمالي	60749	107447	17626	119991	10871	2822	319506

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال أغسطس 2007

ميناء	مرسم البلد			ترانزيت			الإجمالي
	وارد	صادر	إجمالي	وارد	صادر	إجمالي	
دمياط	5995	6846	12841	47	109	156	12997
بورسعيد(غرب)	10017	14920	24937	30145	28690	58835	83772
شرق بورسعيد	2841	4072	6913	66113	71696	138109	145022
الأدبية	593	696	1289	50	0	50	1339
الاجمالى	19446	26534	45980	96655	100495	197150	243130

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال أغسطس 2007

البيان	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالي
سفن بضائع عامة	111	45	1	26	23	36	9	0	7	2	2	17	26	305
سفن صب جاف	26	4	0	2	1	1	1	0	5	1	0	0	0	41
سفن صب سائل	23	3	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	51
حاويات	92	74	87	0	5	0	20	0	0	0	0	4	0	282
سفن ركاب وسياحة	0	46	0	0	4	4	0	74	100	0	0	37	103	368
أخرى	1	215	0	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	241
إجمالى عام	253	387	88	52	34	66	30	74	112	3	2	58	129	1288

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

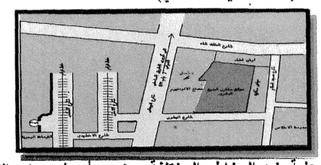


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى –الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس :٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

شركة جلف بدر

الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية



EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

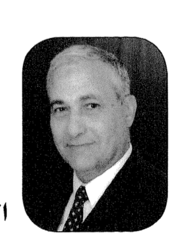
HATSU MARINE LIMITED

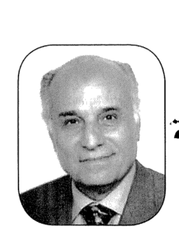
أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة
يتقدمون بالتهنئة القلبية
للسيد الأستاذ



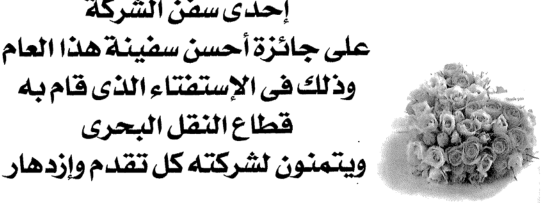


محمد شوقى يونس

رئيس مجلس إدارة
الشركة الوطنية للملاحة البحرية

وذلك لحصول
سفينة الركاب (دهب)

إحدى سفن الشركة
على جائزة أحسن سفينة هذا العام
وذلك فى الإستفتاء الذى قام به
قطاع النقل البحرى
ويتمنون لشركته كل تقدم وإزدهار



شركة جلف بدر

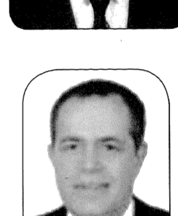
GILF BADR

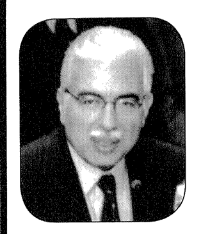
الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية

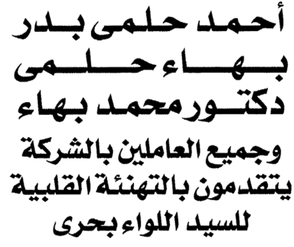
EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A









حسين الهرميل

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

هيئة ميناء دمياط





ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسنى مبارك



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

ميناء شرق بورسعيد نقاط للتأملات

أولاً: نقاط أولية

* أن صانع القرار بحاجة دائمة إلى صناع الافكار
* مصر هى الدولة العربية الوحيدة التى تطل على البحرين المتوسط والأحمر
* كما تطل على مجموعة إستراتيجية متميزة من البحار والممرات والخلجان
(البحر المتوسط - البحر الأحمر - قناة السويس - خليج السويس - خليج العقبة)
* وإمتدادات سواحلها تبلغ 2400 كم، وهذه الإمتدادات المائية تعتبر بنية أساسية هامة فى صناعة النقل البحرى.
* وتبلغ سواحل شبة جزيرة سيناء 700 كم، أى ما نسبته 29% من جملة سواحلها وأن هذا المثلث الإستراتيجى هو الذى يحتوى ميناء شرق بورسعيد المحورى.
* وهنا يؤكد حجم ومدى الطاقة الإستيعابية للأستثمارات البحرية فى هذه البنية الأساسية.
* كما يؤكد أن الإهتمام فى مصر بتطوير قطاع صناعة الخدمات البحرية والنقل البحرى، يعبر عن تحول جوهرى فى هيكل بناء الاقتصاد المصرى.
* وحصيلة ذلك كله أن مصر تعد جوهرة التاج الجغرافى للشرق الأوسط.
* وهذا يعنى أن المسافات الإقتصادية (Economic Distances) قد حلت محل المسافات الجغرافية (Geographic Distances)
* وهناك نحو 30 مليار دولار من التجارة العالمية يتم تتداولها يومياً وهذا سر السباق المحموم ما بين الموانئ المحورية عبر العالم.
* وهناك ما يزيد على 400 منطقة حرة دولية تدخل فى هذا السباق كذلك.
* أن السفن التى طاقتها النقلية 8000 حاوية ستنزل إلى الماء بحلول عام 2000، وبحلول عام 2010 ستكون هى المسيطرة على خطوط النقل البحرية الدولية.

ثانياً: بعض ملامح التجارة الدولية

* معروف أن ما يتجاوزه 99% من التجارة العالمية يتم نقله بحراً
* وهناك 3000 ميناء تقوم على خدمة هذه التدفقات التجارية
* منها 30 ميناء محورى أى ما نسبته 1% من جملة هذه الموانئ ونحن على وشك إضافة ميناء جديد لهذه الثلاثين.
* هذا الإقتصاد يقوم على نظم إدارية وبحرية متقدمة .. وعلى قدر التناغم والتناسق مابين الإدارتين .. يتحقق مستوى التنمية، ومستويات التشابك والتحالفات الإقتصادية الدولية .
* وتعد الموانئ قواعد لطاقات إقتصادية تنتج تدفقات من الخدمات والتسهيلات لأساطيل السفن - مشحونات البضائع بنظام السوق الفورية (SPOT MARKER)
* ويعد إقتصاد صناعة الخدمات من أعلى مراحل التقدم الإقتصادى لأنه إقتصاد يقود قوة التصدير لأسواق عالية مفتوحة.
* على لوحات الرسم الآن سفن حاويات تبلغ طاقاتها النقلية 10.000 حاوية و 15000 حاوية.
* مثل هذه السفن لا تتعامل مع ميناء واحد محورى بل تتعامل مع عدة موانئ محورية لإعتبارات فنية وإقتصادية وتشغيلية فالسفن الكبرى تحتاج إلى محطات كبرى.
* وهذه السفن العملاقة تشكل تحدياً عملياً للموانئ العادية والمركزية .. لأنها لا تتعامل إلا مع الموانئ المحورية (HUP PORTS) أو الموانى المليونية (Mega Ports).
* العالم يمر الآن بمرحلة قد أختلفت فيها الصورة (Revolution) مع التطور (Evolution) فى مجال النقل الدولى متعدد الوسائط Multimodal Transportation.. بما يعنى أن الجغرافيا العالمية قد تحولت إلى شبكة واحدة ضخمة من المسافات والطرق.
* أنا أريد أن أقول أن إنجلترا كانت تفخر فى نهاية القرن الماضى بأنها تصنع سفناً بلغت حمولتها 740 ألف طن .. الأمر تغير الآن كثيراً، فترسانات بناء السفن فى كوريا وحدها نفذت طلبات بناء سفن حمولتها 3.59 مليون طن فى الفترة من يناير إلى مايو 1977 .. فضلاً عن أن ناقلة بترول واحدة بوسعها نقل 500 ألف طن بترول خام مرة واحدة.

ثالثاً: الميناء المحورى:

* لدى إقتناع كامل بأن موقع الميناء المحور الطبيعى هو شرق بورسعيد ... لأن الميناء المحورى له عدة خصائص إقتصادية وجغرافية وتكنولوجية من أهمها:
* أن يكون بكامله ميناء للحاويات (Container Port) وليس ميناء لساحة حاويات (Container Terminal)
* أن تكون محوريته الجيوستراتيجية ذات أهمية لوجستية متميزة.
* أن يكون موقعه البؤرى محققاً للوفورات المالية والزمنية ودورات تشغيل السفن المتعلقة معه.
*أن يكون واقعاً على أو بالقرب من ممرات ملاحية دولية وفى مركز شبكة خطوط الملاحة الدولية.
* أن يكون عاصمة مركزية بالنسبة لمجموعة من الموانئ الواقعة على محيط دوائره الجغرافية Feeder ports وتعتمد فى تشغيلها على الطاقة الإنتاجية للميناء المحورى الأم.
* أن يتوافر له ظهير أرضى (Hinterland) ذو طبيعة جيوستراتيجية وأمامية مائية (ForeLand) منفتحة على طرق النقل الدولية تزوده بمقومات وخصائص نقاط الإلتقاء والتقاطع.
* أن تخدمه شبكات من الطرق البرية والحديدية والبحرية والجوية.
* أن يكون مهيمناً على شبكة طرق ومواقع الأسواق والموانى الإقليمية والدولية.
* أن تتوافر له ظروف مناخية مواتيه تساعد على سلامة وإستمرار العمل فيه.
* أن يمتلك تجهيزات ومعدات وآلات تكنولوجية حديثة تمكنه من أداء العمل وفق المعدلات والمستويات العالمية.
* أن يتضمن الميناء منطقة أو عدة مناطق حرة.
* أن يكون قاعدة للخطوط الملاحية الدولية، وخطوط التغذية الإقليمية Regional Feeder Routes
* أن يدار وفق جداول تشغيل زمنية محددة ودقيقة على أساس قاعدة الخطأ صفر Zero defeet "نقاط على معدلات تردد" أساطيل السفن.
* أن يكون مركزا ملاحياً (Maritime center)
- ومركز لصناعة النقل بالسفن (shipping center)
- ومركزا مالياً (Financial center)
- مركزا تجارياً (Commcrcial center)
- ومركزا صناعيا (Industrial center)

رابعاً : حقائق عن الميناء المحورى - شرق بورسعيد:

* مصر بموقعها الوسطى والوسيط تصلح أن تكون من أهم مراكز الإستقبال والتوزيع السلعى Distribution فى منطقة الشرق الأوسط.
* أن مصر هى الموقع الوحيد الذى يتجاوب مع كل هذه الإشتراطات فميناء بيروت الذى إنتهت خطة تطويره عام 2000 كانت طاقته 400 ألف حاوية.
* أن منطقة شرق البحر المتوسط بكاملها ليس فيها ميناء محورى واحد حتى الآن.

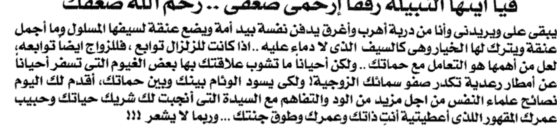
خامساً: الخلاصة

* أن الإتجاهات الرئيسية للاقتصاد المصرى تشير إلى تحركنا نحو الإندماج الفعال فى الإقتصادات الدولية القائمة بكثافة على صناعة الخدمات
* وأن قطاعنا البحرى قد عاد إلى هذا الميدان بقوة تبحث عن فرص الإستثمار.
* وأن مصر تمثل بيئة ودودة فى الإستثمارات Investment - Friendly environment
* وأن موقع الميناء المحورى يتوسط بقعة جغرافية تمثل طاقة نقلية دولية.
* مع ملاحظة أن لغة النقل البحرى الدولى قد صارت هى عمليات التحوية Containerization
* وأخيراً فأننى موقن من أن مصر والعالم لديهما أهداف وإمكانات مشتركة ومهمة فى التحالف الإقتصادى فى مثل هذا المشروع الحيوى.

بقلم / شرين جلال منير

إمرأة بلا خيال الظل

galal_shireene@yahoo.com



مشكلات من حياه الواقع - شهر عسل دائم مع حماتك المبجلة
فيا أيتها النبيلة رفقا إرحمى ضعفى .. رحم الله ضعفك

يبقى على ويريدنى وأنا من درية أهرب وأغرق يدفن نفسة بيد أمة ويضع عنقة لسيفها المسلول وما أجمل عنقة ويترك لها الخيار وهى كالسيف الذى لا دماء عليه .. اذا كانت للزلزال توابع ، فللزواج ايضا توابعه، لعل من أهمها هو التعامل مع حماتك .. ولكن أحيانا ما تشوب علاقتك بها بعض الغيوم التى تسفر أحيانا عن أمطار رعدية تكدر صفو سمائك الزوجية! ولكى يسود الوئام بينك وبين حماتك، أقدم لك اليوم نصائح علماء النفس من اجل مزيد من الود والتفاهم مع السيدة التى أنجبت لك شريك حياتك وحبيب عمرك المقهور اللذى أعطيتية أنتِ ذاتك وعمرك وطوق جنتك ... وربما لا يشعر !!!

أعلم أنك أول صدر وأول يدين حملتة ورعتة ... لكن هذه سنة الحياة فتقبليها .. تتميز علاقة الأم بأبنها بقوتها وعادة ما تبقى هذه العادة قوية جداً عندما يكبر الأبن ويتزوج.. وأحياناً ما تصل قوة هذه العلاقة وخصوصيتها إلى حد شعور الأم بالغيرة من زوجة إبنها وإحساسها بأنها إنسانة دخيلة على حياتها جاءت لتخطف منها إبنها وتنافسها فى حبه.. وفى الوقت نفسه قد تشعر الزوجة بأنها غير مرغوبة وإن حماتها تعدها محظوظة لأنها تزوجت من إبنها .. وقد تتعرض بعض الزوجات لملاحظات حمواتهن اللاذعة أو لتلميحاتهن الجارحة وبالطبع لا يمكن للزوج أن يعاتب أمه، فهى أمه فتكون النتيجة سلسلة من المشاجرات الزوجية وتشويه علاقة الزوجة بحماتها..ولكن عليك أيها الرجل أن تستخدم حكمتك وذكائك الإجتماعى لا تقوم بدور إبريق الشاى تصب عند أمك كل كبيرة وصغيرة فالزوجة تبتلع وتنسى ولكن الأم فلا وألف لا فقد يصيبك العمى والغباء والغفلة ويخيل لك أن أمك هى بئرك وزوجتك وعاء سطحى فقط ولكن لحسن الحظ يمكن فى معظم الحالات إيجاد صيغة للتعايش السلمى بين طرفى النزاع، بل من الممكن أن تسود هذه العلاقة حالة من الوفاق الودى الدائم وترفع الراية البيضاء عالياً .. ولكن كيف؟ بحسبك انٍ تكونى بسيطة غير متكلفة ومخلصة وصادقة ولكن عليك أيضاً ألا تتمادى فى الأخذ بهذه الصفات أو فى رفع الكلفة بينكما.. لذا إليك ثمانية نصائح ذهبية.

1–حاولى فهمها وأجلسى معها قبله وأدرسى سلوكياتها وتعبيراتها أحرصى على معرفة شكل العلاقة بين زوجك وأمه.. وتحدثى مع زوجك على فترات متقطعة عن طفولته وعن حياته وسط أسرته .. وحاولى معرفة التجارب التى واجهتها والدته ومواقفها الشجاعة وهواياتها وأفكارها التربوية والجو العام الذى كان يسود المنزل .. فكل هذه المعلومات المفيدة ستساعدك على إكتشاف شخصية حماتك من وجهة نظر ايجابية مما سيساعدك على فهمها بصورة أفضل وعلى تفادى الأخطاء الصغيرة التى قد تشوب علاقتكما.

2 – تواصلى معها إحترمى حماتك ولا تعامليها على أنها مجرد أم زوجك أو جدةٍ لأولادك فهى إلى جانب ذلك كله إمرأة غيورة مثلك تماماً فعليك معاملتها من هذا المنطلق.. إهتمى بمحاور أهتماماتها وتعرفى على تطلعاتها وإهتمى بسؤالها عن صحتها وعن حياتها الماضية وعنٍ مشاريعها المستقبلية .. وحاولىٍ إستشارتها فى بعض أمورك وأطلبى النصيحة منها أحياناً .. فليس هناك ما هو أفضل من ذلك من أجل التواصل معها وأستشعريها من نبرات طقس صوتها .

3 – ثقى بها إذا كنت تعهدين إليها بأطفالك أحياناً فقد تختلف أساليبها التربوية عن تلك التى تؤمنين بها .. ولكن عليك إلا تنسى أنها تسبقك فى مجال تربية الأطفال وأنها قامت بمهمتها على اكمل وجه، بدليل أنك أحببت أبنها وتزوجتيه.. لذلك لا تثقليها بنصائحك وتوصياتك ، ولا تشعريها بأنك لا تثقين فى مدى قدرتها على لعب دور الجدة بنجاح.. إذ أنها تلعب دوراً أساسياً بالنسبة لأطفالك .. ولكن لا مانع من أهدائها كتاباً عن أصول رعاية الجدة لأحفادها أو مجلات تربوية كنت قد قرأتها.

4 – لا تنافسيها فى مجالاتها بطبيعة الحال تختلف مكانتك عن مكانة حماتك فى قلب زوجك ، لذا فلا تحاولى منافستها أو معاملتها معاملة الند ، فمثلاً لا جدوى من أن تحاولى إعداد أصناف الطعام التى أشتهرت هى بصناعتها على أحسن ما يكون .. قد تتفوقين عليها وهو ما يمكن أن يثير حنقها عليك او قد تبدين أقل مهارة منها وعندئذ ستشعرين بالضيق أو الإحراج من هذا النصر الخفى الذى أحرزته عليك الذى قد تعلن عنه بنصف إبتسامة من شأنها أن تصيبك بالإحباط الشديد .. لذلك إذا كانت حماتك تنتمى إلى مدرسة الطبخ التقليدية فيمكنك إدهاش الجميع بتقديم عشاء صينى أو ايطالى لضيوفك.. وبذلك لن يطغى نجاحك على نجاحها .. ونفس الشيء ينطبق على الحياكة أو أشغال الأبرة أو أى مجال آخر.

5 – لا تخبريها بكل مشاكلك وعلى الزوج المصون كذلك " كفاية فضفضة تخرب بيوت" قد تكون حماتك سيدة ذكية وواسعة الخبرة وقد تشعرين أحياناً بأنك قريبة منها .. ولكن إياك والإفضاء إليها بكل أسرارك .. لا تسترسلى معها فى الحديث فى كل أمورك الخاصة وإياك وإدخالها فى مشكلاتك الزوجية وتجنبى تماماً إنتقاد إبنها أمامها أو الشكوى منه إليها .. فسيكون رد فعلها غير متوقع إذ أنها ستشعر بأنك أهنت جزءاً عزيزاً منها وعندها ستفقدين كامل معزتك فى قلبها وفى نفس الوقت لا تشتكى الأم لأبنها حتى ان كانٍ يكره سلوكها ومنهجها فهى الشخص الأقرب إليه دائماً فهو الآن إبن لأمة أما بعد عمر طويل يكون إبن لزوجتة.

6 – لا تتنازلى عن إستقلاليتك بلا شك، يشعر زوجك بسعادة كبيرة عندما يقضى معك يوماً كاملاً عند والديه ولكن أحرصى على إستضافتهما أيضاً فى منزلك، لكى لا تكون العادة التى تعارف عليها الجميع هى قضاء معظم الوقت عند حمويك، بمعنى عليكما الشعور بالمسؤولية وعدم الإعتماد كلية على حسن ضيافة "الكبار" .. لذا عليك إستضافة حمويك واستقبالهما بفرحة وترحاب يزيد من مكانتك عندهما ويشعرك بأن لبيتك كياناً قائماً بذاته وبأنك مستقلة تماماً.

7 – كونى متحفظة مع حماك عادة ما تكون العلاقة بين زوجة الأبن وحماها من العلاقات الانسانية الناجحة والتى تشبه إلى حد كبير علاقة البنت بأبيها .. ولكن أحذرى فقد تشعر حماتك بالغيرة وقد تتصرف بطريقة لا تتوقعينها .. فهى حينئذ ستفكر فى أنك لم تكتف "بخطف أبنها" منها وإنما تسعين أيضاً لكسب زوجها فى صفك وبذلك تنتصرين عليها فى معركتها الثنائية .. كما ينصح العلماء بعدم الأفراط فى التدلل على زوجك امام حماتك ، فذلك ايضاً مما يثير غيرتها مما يجعلها بالفعل سبب أساسى فى هدم حياتك الزوجية حتى لو كنتى الحب الخالد لزوجك فلن تستطيعى الوقوف أمام غيرة الأم فهى نبيلة كل النبل إلى أن تثيرى غيرتها وعلى الزوج إدراك أهمية إخفاء إهتمامة بزوجتة أمام أمه لأن كثيرا ما يسعد برفيقة عمره ويظهر الفرحة بعينيه وحديثه لأمة فيجعلها تسلك طرق غير مشروعة لإفساد العلاقة بدون شعور وعلى الإبن أن يرضخ لسيفها المسلول على إعتبار بر الوالدين ولا سيما تسببت فى طلاقه وتزويجة بأخرى على إختيارها ولكن أتدرون ما النتيجة؟ قرائى الأعزاء أحذروا !!!

8 – فليكن لك عالمك الخاص بإبنتى لا تعط حماتك مفاتيح بيتك الخاصة إذا كانت من النوع المقتحم لحياتك . من المؤكد أن الرجوع إلى المنزل بعد يوم عمل شاق والعثور على حمام محشى أو مكرونة بالبشاميل على مائدتك من الأمور التى تبعث على السرور والإمتنان.. ولكن إذاً اعتادت حماتك القيام بالأعمال التى من المفترض أنك أنت المكلفة بها فاعلمى أنها ستجذب البساط من تحت قدميك وأنها ستصبح شيئاً فشيئاً سيدة المنزل، فأن لم يحدث ذلك فسوف تكون النتيجة على أقل تقدير أنها ستتدخل فى كل صغيرة وكبيرة من امورك.. لذا أملكى زمام أمرك وبيتك وليكن لك عالمك الخاص.

فالهند مثلاً تدرس إحترام الحماة ! لأن قضية الحموات تأخذ الطابع العالمى باعتبارها مشتركا إنسانيا، فقد قامت إحدى مدارس الهند منذ عامين بتعليم الفتيات اللائى هن فى مقتبل العمر، كيف يصبحن زوجات أبناء مثاليات، فى محاولة للحد من نسبة حالات الطلاق أو فسخ الخطوبات المتصاعدة فى الهند، حفظ الله مصر!!!

وقد إستطاعت أكثر من 4 آلاف فتاة أن تنهى بنجاح الدورة التى تستغرق 3 أشهر بمركز "مانجو سانسكر" فى "بوبال".

وأوردت صحيفة "إيشيان نيوز إنترناشيونال" أن الدورة تهدف لتدريب الفتيات على القيم الأسرية وغرس روح التعاون الأسرى فى نفوس زوجات المستقبل حتى تعكس صورة مثالية لزوجة الابن، وحتى يتسنى لها الإنخراط فى الوعاء الجديد، وتصبح كأنها واحدة من أفراد أسرة زوجها تتألم لآلامهم وتفرح لفرحهم وخاصة مع حماتها المبجلة.

فإن نوع الحماة التى تدرى وتدرى أنها تدرى ما تفعله فهذه جهاز مخابرات فأحذريها والتى تدرى ولا تدرى أنها تدرى فتلك قنبلة موقوتة فأبطلوها أما الحماة التى لا تدرى وتدرى أنها لا تدرى فتلك مشروع مصيبة فأجهضوها والحماة التى لا تدرى ولا تدرى أنها لا تدرى فتلك حماة مثالية فاكرموها فأحذرى أنها تعاملك على انك سيدة لها باع طويل من الخبرة فى فنون كيد النساء ولا تعلم أيتها المسكينة أنك مازلت عود بكر أخضر لا يفض إلا على يد إبنها.

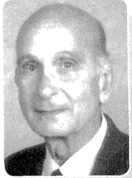
وأخيرا إنى أتوجه إلى الأم وزوجة الإبن بهذه الكلمات: يا أيتها المتزاحمتان على قلب هذا المسكين، رفقا به ثم رفقا فهو الصدر الدافيء الذى نغمض عليه نحن الأثنتين أعيننا فهو اليد العليا التى تمسح دمعتنا .. حنية قلبة ترونا فنحن الأثنتين ظمأى .. فمهلاً باله عليكن، ولتفكر كل منكما فى وضعها لو كانت إحداكما موضع الأخرى. تذكرى أيتها الحماة أنك كنت فى يوم من الأيام زوجة إبن، ولك حماة، وفكرى فى شعورك إذ ذاك نحو زوجك ونحو حماتك، وأنك كنت تكرهينها إن حاولت خطف قلب زوجك، فخففى من حدة الحكم على زوجة إبنك، وتحملى تصرفاتها.

وأعلمى أيتها الزوجة أنك ستصيرين بعد فترة من الزمن أماُ لولد سيكون زوجا، وستكونين حماة، ففكرى كيف تتصرفين وكيف يكون موقفك من قلب إبنك وقلب زوجته، فلينظر كل منكما إلى هذه الأوضاع حتى تقترب مشاعركما، وحتى تمكنا ذلك الرجل المسكين من السير فى طريقه الوعر الطويل الذى بلغ من العمر خط الأربعين بدون زواج خوفاً منكما ويطلق عليه خرج بيوت!! حبيبتى.

******

عودة إلى قضية الإنبعاثات الغازية الضارة فى العالم

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبوقنديل



صرّح أحد المذيعين فى نشرة الأخبار فى الإذاعة البريطانية BBC فى أحد الأيام فى شهر فبراير 2007 أن العلماء قد إنتهوا إلى أن ماكينات السفن تحدث تلويثا للبيئة أكثر مما تحدثه ماكينات الطائرات. وبدى هذا التصريح كأنه يظهر أن صناعة الخطوط الجوية. والتى ترى إنبعاثات طائراتها بوضوح أكثر من أى إنبعاثات تخرج من السفن أنها تدافع عن نفسها، وأنها تدعو إلى عودة الصراع مع صناعة النقل البحرى فى هذا الشأن وواضح أن القلق هو الخوف من الكارثة الإقتصادية إذا ما إختار المسافرون البقاء فى منازلهم وفى بلادهم حتى لا يتسبب سفرهم بالطائرات فى خلق آثار كربونية ضارة فى العالم. لذا فإن القائمين بتشغيل الخطوط الجوية يقومون بإعداد ردّهم بأسلوب قوى آخذين فى الإعتبار كميات الإنبعاثات الضارة التى تسببّها مختلف وسائل النقل فى العالم.

وهذه المجادلات عن من يتسبب فى تلويث أكثر للبيئة، لا تساعد فى شئ ولكنها تؤدى إلى بلبلة الناس أكثر مما يجب. كما أنها تثير السياسيين ليتخذوا قوانين طائشة وخاطئة. وعلى أية حال فإن تلك المجادلات تبيّن عمق الشعور بالخوف من تأثير الإنبعاثات الضارة فى الجو، كما تشرح لماذا من الضرورى أن تدخل صناعة النقل البحرى تحسينات بيئية فى تشغيل السفن. فإنبعاثات الطائرات تسهل رؤيتها، وأى أشخاص يسافرون جواً خارج أوطانهم، سواء لقضاء أجازة أو إنجاز أعمال، يفهمون هذه القضايا. ولكن للأسف، فإن القليلين من الناس يربطون بين توافر البضائع التى يحتاجونها من الأسواق فى بلادهم وبين تشغيل السفن بين الموانى فى العالم لنقل هذه البضائع إلى بلادهم.

كما أنه يبدو أن معظم الناس والسياسيين ليس لديهم فكرة عن كيفية وأسلوب تقليل الإنبعاثات الضارة من الماكينات البحرية الكبيرة ووحدات توليد الطاقة اللازمة بالسفن. فبعضهم يقول "يمكنهم الإنتقال إلى إستخدام وقود أنظف" كما لو كان ذلك من السهل عمله بتغيير مفتاح تحويل SWITCH فى غرفة ماكينات السفينة، كما أن الوقود الأنظف أعلى سعراً من الوقود العادى مما يؤثر على أسعار نقل البضائع بحراً. ويقول آخرون" إن السفن يمكنها الإنتقال إلى إستخدام الطاقة اللازمة لها من البر عندما تدخل الموانى" وهؤلاء لا يعلمون أن هناك من سيقوم بتوفير الطاقة الكهربائية فى محطات توليد الطاقة فى البر، وأن النظم الحديثة فى السفن قد تكون أقل تلويثاً للجو من محطات توليد الطاقة الكهربائية فى البر لتوفير الطاقة الكهربائية اللازمة للسفن العديدة فى الميناء. ويقول البعض الآخر "يمكن للسفن وضع فراكات SCRUBBERS" وهؤلاء يعلمون أن الفراكات شائعة الإستعمال فى السيارات الحديثة، ولكنها ليست بالقوة اللازمة لتشغيل ماكينة ديزل قوتها 95 ألف حصان لدفع سفينة حاويات عملاقة.

والأصوات العالية التى تعبر عن رغبتها فى إتخاذ إجراءات حاسمة للسيطرة على الدفء العالمى، يبدو أنها بتحمس أكثر من أنها مبنية على حقائق علمية. وجاءت فكرة تحديد مناطق للتحكم فى إنبعاثات ثانى أكسيد الكبريت SECAS(SO_2 EMMISSION CON-TROL AREAS). وسرعان ما قوبلت الفكرة بالتأييد والترحاب. ومنذ شهر مايو 2006 تم تحديد منطقة تحكّم فى بحر البلطيق، بينما سيتم تحديد منطقة تحكّم أخرى فى بحر الشمال من شهر نوفمبر 2007. وجارى فى هذه المناطق توفير تموين السفن بالوقود الخاص الذى يحوى كبريت قليل بكميّات كافية ومناسبة، ثم إيجاد الوسيلة لتخزين هذا الوقود فى صهاريج خاصة بالسفن، وأيضاً إيجاد حل لمشكلة الإنتقال من إستخدام الوقود العادى، عالى الكبريت، إلى الوقود الخاص، منخفض الكبريت، وتوفير هذه الإحتياجات تجعل صناعة النقل البحرى تتوافق مع متطلبات الشعوب.

ولكن ما يثير القلق هو نيّة بعض المناطق وضع قوانين محليّة سيأتى مفعولها قريباً، وتقودها الأصوات العالية المطالبة بهواء أكثر نقاءً. فقد ظهر قلق شديد حول القوانين التى أعدّها مجلس موارد الهواء التابع لولاية كاليفورنيا، والتى تقرّر تطبيقها ليس فقط على جميع السفن التى تدخل موانى الولاية، ولكن أيضاً على جميع السفن التى تعمل أو الموجودة فى نطاق مسافة 24 ميل فى البحر المواجه لسواحل ولاية كاليفورنيا وواضح أن هذه القوانين تُعتبر مخالفة لقانون البحار LAW OF THE SEAS لهذا الإتساع للمياه الإقليمية، وليس من الواضح كيف سيتم تطبيق وتنفيذ هذه القوانين، علماً بأن مسئولية العمل البحرى فى جميع المياه المحيطة بالولايات المتحدة الأمريكية تقع على مسئولية قوات خفر السواحل الأمريكية وهذه ليست مشتركة فى وضع وتنفيذ هذه القوانين المحلية لولاية كاليفورنيا.

وهذا الإجراء ربما يكون إشارة إلى أنه بينما ولاية كاليفورنيا عادة ما يكون لديها آراء متشددة حول شئون البيئة، فإن هذا النوع من القوانين المحلية قد تنتقل إلى ولايات أخرى فى الولايات المتحدة وأيضاً إلى أماكن أخرى فى العالم. وأقسى سيناريو مُحتمل للنقل البحرى سيكون الغرق فى قوانين محّلية مختلفة تحتاج إلى مستويات مختلفة للإنبعاثات الغازية من السفن فوق تلك المطلوبة فى المعاهدة الدولية لمنع تلويث البحار MARPOL والقواعد التنظيمية لمناطق السيطرة والتحكّم فى الإنبعاثات الغازية لثانى أكسيد الكبريت SECAS والتى قد تحتاج فى النهاية إلى مضاعفة الإحتياطات الفنية والعملية بالسفن.

ولهذا فإن منظمة BIMCO تشعر أنه من الضرورى أن تكون قريبة جداً من هذه القضية مؤكدة على توفير الإمكانيات العملية. أما الشعوب والسياسيون الذين يرغبون فقط فى الحلول النهائية لتقليل الإنبعاثات الضارة فى الهواء، فليس لديهم الصبر وعليهم إعطاء الفرصة للعلماء والفنيين ليقدمّوا الحلول الفنية العملية وذلك إذا كانت المعاناة من تلويث الهواء وقضية الدفء العالمى على أولويات إهتمامات الشعوب فى العالم. من جانب آخر، فإن على صناعة النقل البحرى أن تتعامل مع الحقائق وتتبّع الوسائل العملية التى لا تعرّض السفن للمخاطر والتى يكون تطبيقها معقولاً. وفى نفس الوقت تبقى الصورة فى جانب ضرورة تغيير المواصفات الخاصة بالماكينات والمعدات البحرية وتطويرها وإختبارها عملياً.

وعلى مصانع الماكينات البحرية الرئيسية أن تعمل بجهد لإنتاج ماكينات يخرج منها القليل من المواد الضارة مع العادم. وهذا يثير قضية معقّدة فى تصميمات الماكينات البحرية وعمليات الإحتراق الداخلى COMBUSSION PROCESS. وبينما هناك ثقة فى أن ماكينات المستقبل ستكون أكثر نظافة عن ماكينات اليوم، فإن المطلوب هو بعض الصبر. فحتى الآن لا توجد مواصفات مُعترف بها دولياً لأجهزة الكىّ البارد COLD IRON-ING المستخدمة فى تكثيف الإنبعاثات الغازية الساخنة بتبريدها وتحويلها إلى سوائل وشوائب يتم إزالتها بسهولة. إنها ستوجد ولكن ذلك سيحتاج إلى وقت. كما أن نُظم الجهود والترددات FREQUENCES +VOLTAGES للأجهزة التى تعمل بالسفن وتلك التى تعمل فى البر يجب أن يتم توحيدها.

كما أن هناك جهد كبير يُبذل لتطوير أجهزة فرك وتنظيف العوادم SCRUBBING + EXHAUST CLEANING ولكن ذلك لا يحدث بين ليلة وضحاها. كما أن المحاولات جارية لعمليات الإنتقال من الوقود العادى إلى الوقود المكرّر الذى يتم تكريره فى معامل التكرير. ولكن هذا الأمر خارج نطاق صناعة النقل البحرى ويدخل فى إختصاص صناعة تكرير البترول.



حقوق الإنسان ..... ذلك الحلم الإنسانى المستحيل

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

الجزء الثانى

"الحق هو الحريه"
الفيلسوف الألمانى (هيجل) Hegl (1770 - 1831)



ذكرنا فى العدد السابق معلومات أساسية عن حقوق الإنسان وتصنيفها إلى ثلاث فئات وأشرنا إلى كلمات ومصطلحات ومفاهيم وفى هذا العدد نستعرض الآراء ووجهات النظر عن حقوق الإنسان وكذا الأكاذيب والمفاهيم المغلوطة

أراء ووجهات نظر

هذه مجموعة من الآراء ووجهات النظر ذات الصلة بحقوق الإنسان وهذه خلاصاتها وبعض نصوصها:

* قال المفكر الفرنسى فولتير 1694 -1778) Voltaire(: إن المتعصبون هم الذين يقضون بإعدام الذين لا جرم لهم سوى أنهم يفكرون مثلهم وعندما يفسد التعصب العقول فإن المرض يكاد يكون غير قابل الشفاء.

* قال فيكتور هيجو يمكن أن يقال أن الحرية هى الهواء الذى يجب أن تتنسمه النفس البشرية لأن الله الذى منحنا الحياة منحنا الحرية فى الوقت نفسه وأن ما يحتاجه العالم حقاً هو مكبر جيد لذلك الصوت الخافت الذى يسمونه الضمير

* قال الدكتور محمد حلمى مراد فى كتابه (الرأى الآخر) "أن الحجر على حرية التعبير وكبت الرأى المعارض يعدان من قبيل إجراءات التعسف المناقضة لمفهوم الديمقراطية فالديمقراطية هى الإيمان الواعى لدى الجميع بحق الشعب بكافة إتجاهاته فى المشاركة بصنع القرار السياسى."

* قال خالد محمد خالد فى كتابه (فى البدء كان الكلمة): "إن حرية الكلمة إنما تبلغ أشدها فى زمالة الحريات الأخرى الحرية السياسية التى تحرر الناس من التبعية والخوف والحرية الإجتماعية التى تحررهم من الإستغلال والضعف."

* قال المفكر الفرنسى جان جاك روسو Jean Jeacque Rousseau (1712- 1778) صاحب كتاب (العقد الإجتماعى) الذى يعتبر إنجيل الثورة الفرنسية: "إن السلطة التشريعية هى ملك للشعوب ولا يمكن أن تكون لغيره وكل قانون لا يصادق عليه الشعب بنفسه يعتبر ملغى أو بالأحرى لا يعتبر قانوناً"

* قال الدكتور حسن نافعة فى كتاب (مبادئ علم السياسة) "من حق كل مواطن أن يعتنق من الأفكار والنظريات والآراء السياسية ما شاء وأن يتخذ من المواقف تجاه كافة المشكلات والقضايا السياسية مما يتناسب مع مصلحته ومعتقداته وأن يدافع عن هذه الآراء والمعتقدات بشتى الطرق المشروعه هذا الحق مكفول يتعين أن يكون مكفولاً ومتاحاً."

* قال الفيلسوف اليونانى سقراط Socrates (470 - 399ق.م) : "ليس على الأرض إنسان له الحق فى أن يملى على الآخر ما يجب أن يؤمن به أو يحرمه من حق التفكير كما يهوى ويجب أن يترك الناس أحراراً لهم الحرية التامة فى مناقشة جميع المسائل بدون أن تتدخل الحكومة فى مناقشاتهم لأن الحياة لا تستحق الإعتبار إذا لم نقومها بالحوار والمناقشة."

* قال الكاتب الصحفى مرسى عطا الله (الأهرام 7 يوليو 2007) : "أعظم ما فى الرسالات السماوية - فى الإسلام تحديداً - أن العدل هو أساس الحياة وأن الظلم هو أخطر ما يهدد الحياة."

* قال الفيلسوف الصينى كنفوشيوس Confucies (519 - 479 ق.م) وأعظم مفكر أنجبته الحضارة الصينية القديمة: "إن نظم الحكم التى تعتمد على الإقناع وبالتالى يخضع لها الرعايا بمحض إرادتهم دون خوف أو قهر هى أفضل أنواع الحكم وأن أفضل الحكام منزلة هو الحاكم الذى يحترمه الناس وأدناهم منزلة هو الذى يخافه الناس."

* قال الكاتب الصحفى فهمى هويدى فى كتابه" الإسلام والديمقراطية" جوهر الديمقراطية أن يختار الناس من يحكمهم ولا يفرض علبهم حاكم يكرهونه وأن يكون لهم حق محاسبته إذا أخطأ وعزله إذا إنحرف ولا يساقوا إلى إتجاهات سياسية وإجتماعية وإقتصادية لا يعرفونها ولا يرضون عنها فإذا عارضها بعضهم كان جزاؤه التشريد والتفكيك بل والتعذيب والقتل

* قال الدكتور عوض المر (مجلة الديمقراطية شتاء 2003): "تتحقق الديمقراطية من خلال شيوع مبادئها وعمق إيمان المواطنين بها وحرصهم على تفعيلها وترتبط الحرية" بالديمقراطية ذلك أن الحرية تكفل للناس - جميعاً - وقبل بعضهم البعض داخل مجتمعهم أكثر القيم تأثيراً فى حياتهم لأنها توفر لهم حرية إختيار:

- العقيدة التى يؤمنون بها..
- التعبير عن آرائهم وإرادتهم.
- إعتناق أراء سياسية بعينها والإنضمام لها وترويجها.
- إدارة الحوار حول المسائل السياسية جميعها.
- الدخول فى تنظيم إجتماعى دون آخر.

والديمقراطية لا تقاس بما هو مأمون من نظمها أو برامجها أو وسائلها وإنما بالنتائج التى حققتها."

* قال السفير أحمد حجاج (مجلة الديمقراطية شتاء 2003): "أن النظام الديمقراطى وبمعنى أدق الممارسة الديمقراطية ضرورة من أجل تحقيق تقدم حقيقى للإنسان سواء فى مجال شعوره بالحرية ومشاركته فى أمور بلاده أو فى ضمان حقوق الإنسان بل ومن أجل التقدم الإقتصادى نفسه."

* قال أيليا حريق فى كتابه " الديمقراطية" (13 فصلاً): "الحرية هى الركيزة الأولى من ركائز العدالة والركيزة الثانية هى المساواة فالمواطنون متساوون أمام القانون والمجتمعات النامية - بشكل عام - ليست تربة للديمقراطيه وإنما هى وعاء يحاول أن يستوعبها ومن ثم يجب الملائمة والمواءمة بين ثقافة هذه المجتمعات والأفكار التى تتبنى الديمقراطية كمبدأ وكعملية مستمرة وتراكمية فى بنائها حتى يتم الوصول إلى صيغتها النهائية."

* قالت الدكتورة هالة مصطفى (مجلة الديمقراطية يوليو 2003): "الحرية المبتغاة ليست فقط الحرية السياسية وإنما - وربما تسبقها فى الأهمية - الحرية الفردية والتى بدونها لا تتحقق الشروط الثقافية والمجتمعية اللازمة لعملية التطور الديمقراطى ولن يكون من المبالغة القول بأن الحرية السياسية نفسها لن تستقيم وتتحقق دون ترسيخ مفهوم الحريات الفردية التى هى جوهر الحقوق والحريات المدنية وأساس جميع مبادئ حقوق الإنسان المتعارف عليها عالمياً فهى التى تعطى لمجمل العملية الديمقراطية مضمونها الفعلى وبغيابها أو نقصانها تصبح تلك العملية إطاراً دون محتوى."

* قال الدكتور مصطفى النشار (مجلة العربى الكويتية أغسطس 2007): "أن إطلاق حرية التفكير والإبداع يعنى ببساطة الرغبة فى التقدم والأخذ بأسبابه على كل الأصعدة وفى كل الإتجاهات ومن ثم علينا أن نؤمن كأفراد وكمجتمع بحق الجميع فى التفكير بحرية ودون وضع القيود هنا أو هناك."

* قال دكتور كمال أبو المجد فى كتابه (حوار لا مواجهة): إن وسائل الترهيب والترغيب التى يلجأ إليها الحكام لمواجهة المثقفون أو إحتوائهم أو أبعادهم قد تعددت وإتسع نطاقها وهذا منزلق شديد الخطورة لأنهم - المثقفون - بذلك يتخلون عن أمانة الجهر بالحق وإعلان الرأى ثم إذا بهم يرون الأمور كلها بعين السلطة وكما يتعرض فريق منهم لمزيد من الضغط بالترهيب وحرمانهم حقاً أصيلاً لهم."

* قال مفكر الثورة الفرنسية فولتير Voltaire :"لست أتفق معك فيما تقول ولكن مستعد لأن أدافع حتى الموت عن حقك فى التعبير عن رأيك".

* قال دكتور ثروت بدوى فى كتابه (النظم السياسية): "إن الحريات لا تتجزأ وهى لا تقبل التفرقة وأن توفيرها بمختلف مكوناتها ضرورة لإقامة ديمقراطية حقيقية ذلك



أن الحريات جميعاً وحدة متكاملة تنهار أجزاؤها فور المساس بإحدى حلقاتها أو بأى من الحريات الدنية والسياسية."

قال دكتور إمام عبدالفتاح فى دراسته الشاملة (الإستبداد السياسى والطغيان): "أن البداية الممتازة للحكم الإسلامى بذرت الكثير من بذور الديمقراطية فالحريات فى ذلك العصر كانت مكفولة للأفراد وهى لسوء الطالع توقفت ولم يقع لها النمو ولم تزدهر كما ينبغى."

أكاذيب ومفاهيم مغلوطة

* قال حاكم الأرض وما عليها من بشر الرئيس الأمريكى رقم 43 چورج دبليوبوش (46 أبريل 2004) إن الولايات المتحدة تلتزم بالقضاء على كل صور التعذيب فى العالم وأنها ستقود المعركة للقضاء على هذه الأزمة وذلك من خلال ضرب المثل وإعطاء النموذج ورداً عليه أرسلت إيرين خان السكرتير العام لمنظمة العفو الدولية رسالة إليه (7 مايو 2004) قالت له فيها"سيدى الرئيس أن الولايات المتحدة لا يمكنها أن تدعى ضرب المثل عندما يكون المثل الذى تضربه هو الحبس الإنفرادى والتعذيب والإهانة فى أماكن غير معلن عنها دون رقيب أو محاسبة أى مثل هذا وأى نموذج تلك"

* قال الحاخام اليهودى موريس رافال (كلمة حاخام فى اللغة العبرية تعنى الرجل الحكيم):"إن الله يؤيد الرق. كيف تجرؤون على إدانة الرق. ألا تذكرون أن الأنبياء إبراهيم وإسحق ويعقوب كانوا يمتلكون العبيد إن ما تفعلونه بمطالبة إلغاء الرق هو أمر يقترب من الكفر بالله . إن إمتلاك العبيد إلتزام دينى وإنكاره تجديف وهرطقه"

* من المثير للدهشة والصدمة ما قاله كوفى أنان السكرتير العام السابق للأمم المتحدة أمام مجلس الأمن ليست الحدود الدولية سداً يمنع التدخل الدولى فى أى مكان لمنع الإعتداء على حقوق الإنسان فالإنسانية لا تتجزأ بل علينا أن نغير من مفهوم السيادة".

* من السخرية ما قاله مبعوث العناية الإلهيه الرئيس الأمريكى چورج بوش (21 سبتمبر 2004): "إن الحرب على العراق شرعية إستناداً إلى أنه حصل على قرار الموافقة عليها من الكونجرس الأمريكى وهو بذلك يعلن إلغاء منظمة الأمم المتحدة."

* قال رئيس الوزراء الإسرائيلى الأسبق إسحق شامير:" لا الأخلاق ولا التقاليد اليهودية تنبذ الإرهاب بوصفه وسيلة مثالية فى مجرى الصراع لذا نحن بعيدين كل البعد عن تأنيب الضمير إزاء إستخدامنا وسائل الإرهاب ضد الفلسطينين"

حقوق الإنسان فى الإسلام

لقد حضت الديانات السماوية على صيانة وحماية حقوق الإنسان وحريته وكرامته ومن يتتبع الآيات القرآنية والأحاديث النبوية الشريفة يتضح له كيف حافظت شريعة الإسلام فى أصولها على حقوق الإنسانية قبل أن تفكر فى ذلك الهيئات الدولية حيث:

1 – كرم الإسلام الإنسان وفضله وجعله خليفة الله فى الأرض فلا يجوز إستعباده ولا ظلمه ولا النيل منه.

" لقد كرمنا بنى آدم وحملناهم فى البر والبحر ورزقناهم من الطيبات وفضلناهم على كثير ممن خلقنا تفضيلا" (الإسراء /7)

2 – الآية القرآنية صريحة هنا "لست عليهم بمسيطر" (الغاشية / 22).

3 – دليل على إحترام الإسلام لحرية الإنسان إلى أبعد مدى حق الإنسان فى إختيار المعتقد الذى يطمئن إليه ضميره "لا إكراه فى الدين" (البقرة / 256).

4 – كأساس للتعامل بين الحاكم والمحكومين يأتى العدل على رأس سلم أولويات القيم الإسلامية حيث يقول سبحانه وتعالى " ولا يجرمنكم شنئان قوم على ألا تعدلوا أعدلوا هو أقرب للتقوى " (المائدة / 8).

5 – أمر سبحانه وتعالى بالرحمة بين البشر جميعاً حيث قال إنما السبيل على الذين يظلمون الناس ويبغون فى الأرض بغير الحق أولئك لهم عذاب أليم" (الشورى/ 42)

6 – الحق من أسماء الله الحسنى ويطلق على القرآن الكريم وهو وجوب إحترام كل فرد وهو ما يجعل الإرادة حرة لأن إنكار الحق ونفى الحرية إقصاء للذات ومن يفتقد الحرية يفتقد الهوية الإنسانية كما أنه – أى الحق – ضرورة لتنظيم العلاقات البشرية

7 – قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "الناس سواسيه كأسنان المشط"

8 – قال عمر بن الخطاب موجها تعنيفاً إلى عمرو بن العاص " متى إستعبدتم الناس وقد ولدتهم أمهاتهم أحراراً.

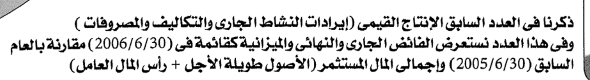
9 – إن شرائع الإسلام ومبادئه هدفها إعزاز الإنسان وتكريمه وحمايته من كل ما يهضمه حقه أو يطغى على إنسانيته وتتوحد الأديان السماوية – رغم تنوعها – فى نبذ العنف ونشر القيم وتحقيق العدل بين الشعوب وقد قال السيد المسيح عليه السلام: " أحب أعدائك وأطلب الرحمة لمن يلعنوك وأدع الله لأولئك الذين يسيئون معاملتك".

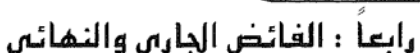
البقية فى العدد القادم

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة ؟


الجزء الثالث


ذكرنا فى العدد السابق الإنتاج القيمى (إيرادات النشاط الجارى والتكاليف والمصروفات) وفى هذا العدد نستعرض الفائض الجارى والنهائى والميزانية كقائمة فى (2006/6/30) مقارنة بالعام السابق (2005/6/30) وإجمالى المال المستثمر (الأصول طويلة الأجل + رأس المال العامل)


رابعاً : الفائض الجارى والنهائى

1 - بلغ الفائض الجارى 354.2 مليون جنيه بنقص قدره 76.5 مليون جنيه عن العام السابق بنسبة نقص قدرها 2.1%.

وبلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 5.2% وفى شركة بورسعيد 4.4%، ونقص بلغت نسبته فى شركة دمياط 15.9%

واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 40% من إجمالى الفائض الجارى مقابل 37.3 % فى العام السابق بينما استأثرت شركة بورسعيد بنسبة 31.1% مقابل 29.1% فى العام السابق.

وبلغت فى شركة دمياط 28.9% مقابل 33.6% فى العام السابق.

2 - وإذا ما تم إضافة أو خصم فائض أو عجز التحويلات فإن الفائض النهائى قبل خصم الضريبة بلغ 349 مليون جنيه فى عام 2006/2005 مقابل 360.3 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة نقص قدرها 3.1% ، وبلغت نسبة النقص أقصاها فى شركة دمياط حيث بلغت 15% بينما بلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 13.9% وبلغت نسبة الزيادة فى شركة بورسعيد 1.5% واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 40.2% من إجمالى الفائض قبل الضريبة مقابل 36.6% فى العام السابق واستأثرت شركة دمياط بنسبة 33.5% مقابل 38.2% فى العام السابق، وبلغت فى شركة بورسعيد 26.4% مقابل 25.1% فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى الفائض النهائى قبل الضريبة.

جدول رقم (9) **(القيمة مليون جنيه)**

بيان	2005/2006			2004/2005		
	الفائض قبل الضريبة	%	مؤشر الربح %	الفائض قبل الضريبة	%	مؤشرالربح%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	140.1	40.1	52.1	132.2	36.7	51.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	116.9	33.5	56.9	137.5	38.2	57.3
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	92.00	26.4	37	90.6	25.1	37.5
جملة	349	100	48.3	360.3	100.0	48.7

ومنه يتبين أن مؤشر الربح قد إنخفض إنخفاضاً طفيفاً من 48.7% فى عام 2004/ 2005 إلى 48.3% فى عام 2006/2005 حيث إنخفض فى كل من بورسعيد ودمياط من 37.5%، 57.3% إلى 37%، 56.9% على الترتيب بينما ارتفع فى شركة الإسكندرية من 51.3% إلى 52.1%.

وعلى ذلك فإن شركة الإسكندرية قد حققت 26.3% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 24.4% فى العام السابق وحققت 37.2% من الإيرادات الجارية مقابل 35.3% فى العام السابق ، وإستخدمت 34.4% من إجمالى التكاليف مقابل 33.3% فى العام السابق وحققت 40.1 % من الفائض النهائى مقابل 36.7 % فى العام السابق بينما حققت شركة دمياط 39% من الحاويات المتداولة مقابل 43.4% فى العام السابق وحققت 28.4% من الإيرادات الجارية مقابل 32.9% فى العام السابق، واستخدمت 28% من إجمالى التكاليف مقابل 32.2% فى العام السابق وحققت 33.5 % من الفائض النهائى مقابل 38.2 % فى العام السابق .

أما عن شركة بورسعيد فقد تداولت 34.7% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 32.2% فى العام السابق ، وحققت 34.4% من الإيرادات الجارية مقابل 31.8% فى العام السابق، إستخدمت 37.6% من التكاليف مقابل 34.5% فى العام السابق وحققت 26.4 % من الفائض النهائى مقابل 25.1 % فى العام السابق

خامساً: الميزانية كقائمة فى 2006/6/30 (العام الحالى) مقارنة بـ 2005/6/30 (العام السابق)

1 - الأصول طويلة الأجل

إنخفضت صافى الأصول الثابتة من 417.5 مليون جنيه إلى 395.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.2%، وإنخفضت الأعمال تحت التنفيذ من 816.7 مليون جنيه إلى 185 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 77.3% .

وبإضافة الإستثمارات طويلة الأجل والأصول غير الملموسة فإن الأصول طويلة الأجل فى 2006/6/30 تبلغ 609.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.6% عن العام السابق، وبلغت نسبة النقص فى شركة الإسكندرية 3.2% وفى شركة دمياط 8.8% وفى شركة بورسعيد 5.8%، وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 39.1% من إجمالى الأصول طويلة الأجل فى العامين، وإستحوذت شركة دمياط على 26.5% مقابل 27.5% وبلغت فى شركة بورسعيد 33.4% فى العامين.

2 - الأصول والخصوم المتداولة ورأس المال العامل

إرتفعت الأصول المتداولة من 608.7 مليون جنيه فى 2005/6/30 إلى 725.5 مليون جنيه فى 2006/6/30 بنسبة زيادة قدرها 19.2% وبلغت نسبة زيادتها فى شركة الإسكندرية 16% وفى شركة دمياط 19.3% وفى شركة بورسعيد 25.2% وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 34.8% من إجمالى الأصول المتداولة مقابل 35.7% فى العام السابق بينما إستأثرت

تابع شركات الحاويات خصخصة أم عممة ؟

شركة دمياط بنسبة 45.8% فى العامين، وبلغت فى بورسعيد 19.4% مقابل 18.5%.

أما بالنسبة للخصوم المتداولة فقد إنخفضت من 579.5 مليون جنيه فى 2005/6/30 إلى 430.4 مليون جنيه فى 2006/6/30 بنسبة خفض قدرها 25.7% وبلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 2.6%، وإنخفضت فى شركة دمياط بنسبة 42.7% وإنخفضت أيضاً فى شركة بورسعيد بنسبة خفض قدرها 60.9%.

وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 63.9% من الإجمالى مقابل 46.2% وإستأثرت شركة دمياط بنسبة 24.7% مقابل 32.1% وإستأثرت شركة بورسعيد بنسبة 11.4 مقابل 21.7%.

وبخصوص رأس المال العامل (الأصول المتداولة - الخصوم المتداولة) فلقد إرتفع من 29.2 مليون جنيه فى 2005/6/30 (العام السابق) إلى 295.1 مليون جنيه فى 2006/6/30 (العام الحالى) بنسبة زيادة قدرها 910.6% وتحول رأس المال العامل الذى كان سالباً فى شركة بورسعيد بمقدار -(13.4) مليون جنيه إلى قيمة موجبة قدرها 91.5 مليون جنيه وإرتفع رأس المال العامل من 93 مليون جنيه فى شركة دمياط إلى 226.2 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 143.2%، مما يوضح تحسن الهيكل المالى بالنسبة للشركات الثلاث.

ولقد بلغت نسبة التداول (الأصول المتداولة / الخصوم المتداولة) 1.69 فى العام الحالى مقابل 1.05 فى العام السابق، ومن المفترض أن القيمة المعيارية لنسبة التداول 2 ولقد بلغت نسبة التداول لشركة الإسكندرية 0.92 مقابل 0.81 فى العام السابق، وفى شركة دمياط بلغت 3.13 مقابل 1.5 فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 2.86 مقابل 0.89 فى العام السابق، وبذلك فلقد تحسن الوضع بالنسبة للشركات.

وإذا ما إستبعدنا المخزون من الأصول المتداولة لنحصل على نسبة السيولة (الأصول المتداولة - المخزون/ الخصوم المتداولة) فإن نسبة السيولة تبلغ 1.5 هذا العام مقابل 0.93 فى العام السابق، ومن المفترض أن النسبة المعيارية تبلغ واحد .

ولقد بلغت نسبة السيولة فى شركة الإسكندرية 0.8 مقابل 0.7 فى العام السابق، وفى شركة دمياط بلغت 2.9 مقابل 1.4 فى العام السابق، وفى شركة بورسعيد بلغت 2.5 مقابل 0.76 فى العام السابق. وبذلك فإن نسبة السيولة تحسنت فى جميع الشركات وتجاوزت أو إقتربت من النسبة المعيارية.

3 - إجمالى المال المستثمر (الأصول طويلة الأجل + رأس المال العامل)

بلغ إجمالى المال المستثمر 904.3 مليون جنيه فى 2006/6/30 مقابل 674.7 مليون جنيه فى 2005/6/30 بنسبة زيادة قدرها 34% وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 24.5% منها مقابل 30% فى العام السابق بينما بلغت النسبة فى شركة دمياط 42.9% مقابل 40% فى العام السابق، وبلغت فى شركة بورسعيد 32.6% مقابل 30% فى العام السابق.

ويتم تمويله من حقوق المساهمين بمبلغ 892.2 مليون جنيه بنسبة 98.7 % مقابل 658.4 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة 97.6% والإلتزامات طويلة الأجل بمبلغ 12.1 مليون جنيه بنسبة 1.3% مقابل 16.3 مليون جنيه بنسبة 2.4% وبخصوص حقوق المساهمين فإن رأس المال المدفوع منها يبلغ 277.7 مليون جنيه فى 30/ 2006/6 بنسبة 31.1% مقابل 257.7% فى 2005/6/30 بنسبة 39.1% والإحتياطيات والفائض المرحل بمبلغ 614.5 مليون جنيه بنسبة 68.9% مقابل 400.7 مليون جنيه بنسبة 60.8%.

ويمثل رأس المال المدفوع بالنسبة لحقوق المساهمين فى شركة الإسكندرية 58.7% مقابل 65.7% فى العام السابق وفى شركة دمياط 25.8% مقابل 29.6% فى العام السابق وفى شركة بورسعيد 18.5% مقابل 27.2% فى العام السابق، وأن الإلتزامات طويلة الأجل والتى تبلغ 12.1 مليون جنيه مقابل 16.3 مليون فى العام السابق تتركز فى شركة الإسكندرية بنسبة 100% منها مقابل 91.5% فى العام السابق

●●●●●

نتائج جيدة بعد مناقشة الميزانيات العمومية

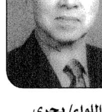
للشركة التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

تم عقد الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى خلال شهر سبتمبر 2007 وذلك لمناقشة الميزانيات العمومية والقوائم المالية للشركات التابعة للعام المالى 2006/ 2007 حيث أظهرت القوائم المالية نتائج جيدة تمثلت فى:

بالنسبة لشركات النقل البحرى فقد حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح قبل الضريبة بلغ(153.539) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 12.6% وعن العام الماضى بنسبة 9.6% كما حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح قبل الضريبة بلغ 127.077 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 41.2% وعن العام الماضى بنسبة 38.1% وكذا فقد حققت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع صافى ربح بلغ 119.371 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 11% أما شركة القناة الملاحية فقد حققت صافى ربح قبل الضريبة بلغ 46.830 مليون جنيه وبزيادة عن المقارن للعام الماضى بنسبة 5.7% وشركة المستودعات المصرية العامة حققت صافى ربح قبل الضريبة بلغ 21.09 مليون جنيه بزيادة عن المستهدف وفعلى العام السابق بنسبة 50.6% و 35% على الترتيب.

بالنسبة لشركات النقل البرى فقد حققت شركة أتوبيس غرب ووسط الدلتا للنقل والسياحة صافى ربح قبل الضريبة قدرة 5.020 مليون جنيه. كما حققت شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة صافى ربح قدره 10.292 مليون جنيه. وكذا فقد حققت شركة الوجه القبلى للنقل والسياحة صافى ربح قدرة 3.440 مليون جنيه. أما شركة النيل لصناعة وإصلاح السيارات فقد





محمود محى الدين
وزير الإستثمار

اللواء/ بحرى
محمد يوسف

حققت صافى ربح قبل الضريبة قدرة 760 ألف جنيه.
هذا وتوالى الشركة القابضة بقيادة اللواء بحرى محمد يوسف متابعة أعمال جميع الشركات التابعة بهدف تحقيق المزيد من النتائج والإنجازات .

*****



الجزء الأخير

ماذا تعرف عن الجودة الإستراتيجية ؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالى والإقتصادى

ذكرنا فى العدد السابق أن الإدارة هى العامل المحدد لتحقيق نجاح الشركات بكل أنواعها سواء كانت إقتصادية أو خدمية أو صناعية

وأكدنا أن دراسة موضوع الجدوى التنافسية تهدف إلى ربط عملية الجودة الإدارية بالوسائل الأكثر كفاية لنجاحها وهى إدارة التسويق والمعلومات وفرقنا بين إدارة الجودة والجودة الإستراتيجية

وبشكل عام يمكن الإتفاق حول التعريف بان إدارة الجودة تعنى :

فلسفة إدارية تستهدف دفع المؤسسة إلى الإلتزام بالتحسين المستمر للأساليب الإدارية عن طريق تحسين (المدخلات والعمليات والمخرجات) وذلك بهدف خلق مناخ يشجع جميع العاملين على المشاركة الفعالة فى عملية التغيير نحو تقليل الهدر وتعظيم المردود – وذلك يحتاج إلى معرفة الآتى:

1 – إن إدارة الجودة هى (التخطيط – التنظيم – والقيادة)
2 – تطبيق الجودة (معايير الجودة – والمواصفات)
3 – مراقبة الجودة (النتائج والوثائق)
4 – تطوير الجودة بمعنى (التحسين المستمر)

تعريف الجودة الإستراتيجية:

يمكن تعريف كلمة الجودة الإستراتيجية بانها العملية المتطورة والمستمرة والتى تديرها الإدارة العليا للمؤسسة والتى تنظم الأهداف الطويلة للجودة وتحدد الطريقة التى تستوفى بها هذه الأهداف.

وهناك بعض المتغيرات فى تحريك التوجه نحو إدارة الجودة الإستراتيجية هى.

1 – العولمة.
2 – تقنيات الحاسبات الآلية.
3 – تقنيات المعلومات والإتصالات.
4 – حركة إدارة الجودة.
5 – بزوغ مفهوم رأس المال البشرى

ولتطبيق المبادئ الأساسية لتطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية ينبغى عمل الآتى:

1 – إستمرار التطوير والتحسين وخاصة على مستوى الإدارة العليا والوسطى وتنفيذه حتى فى أقل الوحدات الإدارية بالمؤسسة.

2 – إستمرارية التدريب والتعليم والنمو الثقافى للعاملبن على كافة المستويات مما يشجع على الإنسجام والتكامل الإدارى والإستراتيجى.

3 – توافر المعلومات والقياس لدعم جهود الجودة الإستراتيجية ورفع مستوى الوعى والتحسين لدى العاملين على كافة المستويات الإدارية.

4 – التعاون والمشاركة والتمكن لدعم جهود التطبيق وإستمرارية التطوير برغم إختلاف وجهات النظر بين أطراف المؤسسة أو الشركة – وهذا الوعى سوف يطور خلال الزمن ويكسر حاجز البيروقراطية والفوضى.

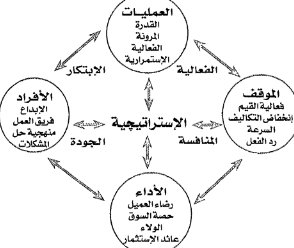
5 – القياس وتقييم نتائج النظام الإدارى أولاً بأول وللإستفادة من عملية تطبيق الجودة الإستراتيجية فهناك خمس مراحل مختصرة للتطبيق هى:

1 – وضع رؤية ورسالة جيدة.
2 – وضع أهداف الجودة كجزء من الخطة الإستراتيجية المؤسسة.
3 – نشر أهداف الجودة لكل المستويات التنظيمية والفرعية.
4 – تعريف وتحديد مكان موارد المؤسسة.
5 – إعداد تقارير نتائج العمل لأهميتها عند التحليل والتقييم.

ويوضح الشكل التالى نموذج تطبيق الجودة الإستراتيجية من خلال التوازن الديناميكى لتطبيق مفاهيم الجودة والمعتمد على أربعة محاور أساسية تحتاج إلى تكامل تطبيقى إستراتيجى:

إلا أنه هناك بعض المعوقات فى تطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية تتلخص فى.

أ – الفوضى وعدم تحديد السلطات والمسئوليات
ب- المركزية التى لاتدعم جهود ومزايا التمكين والتفويض
ج – لاتوجد ملكية للعمليات بل هو تكامل وتعاون بين كافة الأنشطة.
د – التركيز على الأهداف قصيرة المدى بدلاً من العميل والبيئة
هـ – قصور وضعف نظم المعلومات الموجودة بالمؤسسة أو الشركة
و- عدم إشتراك الإدارة العليا فى جهود المشروعات التطورية
ز – ضعف نظام التشجيع وحوافز العمل الفعال



نموذج تطبيق الجودة الإستراتيجية

ويعد فقد عرضنا المشكلات التى تواجه إدارة الجودة الشاملة ولأنها كثيرة ومتداخلة فإنها تحتاج إلى جهود كبيرة وخطوات جريئة ومشاركة فعاله من جميع الأطراف العاملة فى المؤسسة أو الشركة لذلك فإن الحاجة تدعو إلى تبنى طريقة جديدة فى النفكير والإدارة إبتداء من نظام المشاركة فى صناعة القرار وتنفيذه وبناء هيكل جديد للمؤسسات أكثر فاعلية وتطوير العلاقات بين أطراف النظام من جهة وبين النظام وأطراف القوة من جهة أخرى ونظام معلومات مثالى يخدم كل الأطراف وجيل جديد من المدراء المتميزين فالجودة الإستراتيجبة تقوم على سياسة وضع أطراف النظام لأهدافهم ونحديدهم لأدوارهم بإختيارهم ويما يخدم الأهداف العامة والخاصة وهذه السياسة تحلق فى مراكز المسئولية الإلتزام الداخلى نحو الأهداف فالإلتزام ضرورى حيث ثبت أن النفتيش والمتابعة بالشكل التقليدى للجودة غير فعال فوضع أطراف العمل لأدوارهم بموافقة رؤسائهم يلزم القوى العاملة مرءوسين ورؤساء بالتفكير فى المشكلات والمعوقات المتوقعة ويسعون لعدم وقوعها وتحضير الحلول لها قبل أن تقع.

وأن تغيير المناخ المؤسسى مسألة حيوية تتطلب طريقة جديدة فى التفكير يكون أساسها إشراك أصحاب المصالح الحقيقية فى إدارة حياتهم بإلتزام داخلى على فترة زمنية طويلة – ومن واقع المشكلات والمعوقات نرى أن عملية الجودة تحتاج إلى إستراتيجية شاملة تقوم على نظم إدارية فعالة وإدارة معلومات متطورة مقوماتها هى:

1 – إدارة الجودة الإستراتيجية هى إعادة تعريف لمفهوم الجودة الشاملة فى ظل المنافسة وسرعة المتغيرات العالمية ورغم حداثة المصطلح أصبح ضرورة وجود إستراتيجية لأى مؤسسة أو شركة.

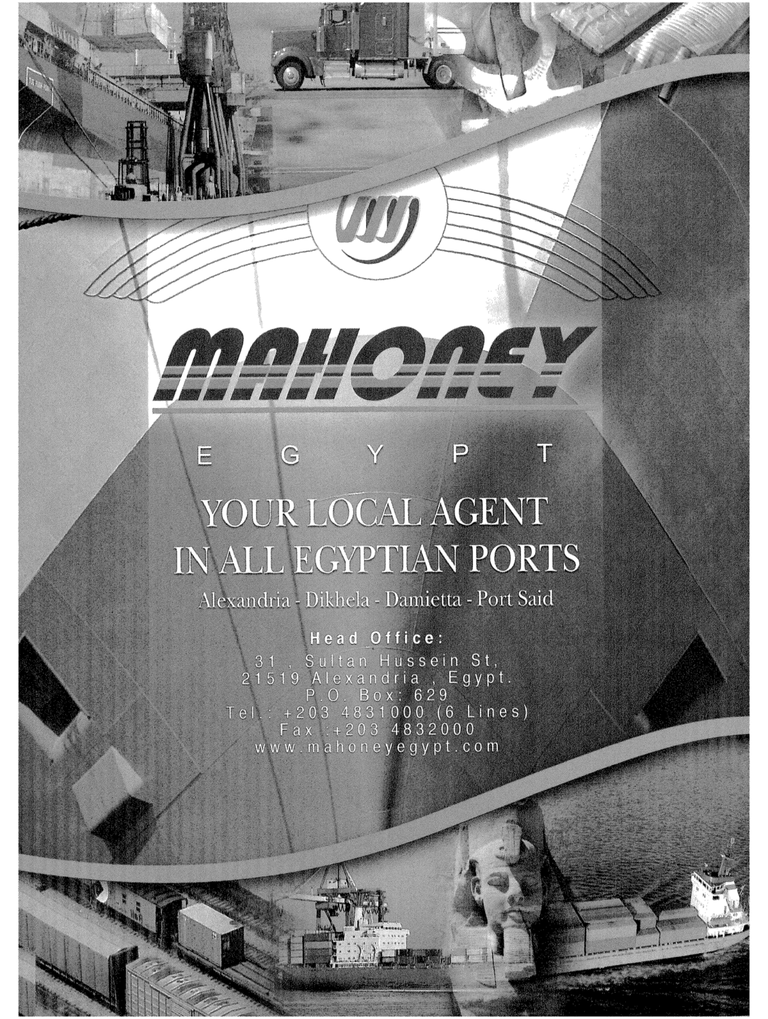
2 – نؤكد على أن إدارة الجودة الإستراتيجية ليست بديلاً عن التخطيط الإستراتيجى بل هى مكمل له ورابط لبرنامج التحديث والتطوير لنظام العمل ونشره على كافة المستويات الإدارية.

3 – نركز على أن نجاح إدارة الجودة الإستراتيجية يتطلب مدراء مختلفين فكرياً وتطبيقياً يميلون نحو الإبداع والتحديث المستمر.

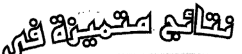
4 – نريد أن نقول أن إزالة العوائق والأمراض المؤسسية يبدأ من خلال مفهوم التكامل الإدارى بين الأنشطة القائدة والنظام حتى يتحقق النجاح الشامل والريادة.

وأخيراً وليس آخراً فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض معنى الجودة الإستراتيجية بإعتبارها مفهوم جديد فى علم الإدارة رأيت أنه من المهم التعريف به وتقريبه بقدر الإمكان إلى الأذهان .....

والله ولى التوفيق


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com





اللواء بحرى
محمد يوسف

اللواء بحرى
محمد ذكى

نتائج متميزة فى الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة

معدلات مرتفعة فى مجالات التخزين الجمركى والنقل ومستودع النهضة

شهادات الأيزو تؤكد إلتزام الشركة بالمقومات العالمية فى الأداء والخدمات

تم عقد الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة برئاسة اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى بحضور اللواء بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية وأعضاء الجمعية العمومية.

إستهل أعضاء الجمعية إجتماعهم بالترحيب الحار والحفاوة الكبيرة باللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة وهو يواصل مسيرته فى مسئولية دعم إنطلاقه قطاع النقل البحرى وإستكمال مسيرة الإصلاحات العديدة فى هذا القطاع الإستراتيجى الهام ومؤكدين على إلتزام جموع العاملين فى مختلف قطاعات الشركة على بذل المزيد من الجهد والإستمرار فى تحقيق المزيد من المعدلات والنتائج فى أعشمال الشركة بمكانتها الرائدة وفروعها المتعددة فى الموانئ المصرية.

نوقشت فى الجمعية العمومية نتائج نشاط الشركة والتى وضح منها تحقيق نتائج متميزة وبخاصة فى مجالات التخزين الجمركى وعمليات النقل بإستخدام أسطول الشركة لمختلف المحافظات.

أداء متقدم

أشاد اللواء محمد يوسف رئيس الجمعية العمومية ورئيس الشركة القابضة بالأرقام المحققة والتى تعكس المستويات المتقدمة للأداء فى قطاعات شركة المستودعات المصرية وهو ما يدعم تنفيذ إستراتيجية الشركة القابضة فى مواجهة العديد من المتغيرات فضلاً عن المنافسة الشرسة محلياً ودولياً.

ومن أبرز النتائج المحققة فى الشركة هو نجاحها فى تحقيق زيادة عن المستهدف 16% وأزيد بنسبة 12% عن العام الماضى وبلغت أرباح الشركة 21 مليون جنيه بزيادة عن المستهدف 51% وبنسبة 35% عن العام السابق وذلك قبل الضريبة.

وقد صدق اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة ورئيس الجمعية العمومية وأعضاؤها على تقرير مجلس إدارة شركة المستودعات المصرية العامة عن العام المالى 2007/2006 وكذلك التصديق على ميزانية الشركة والقوائم المالية كما تمت الموافقة على توزيع الأرباح المقررة للعاملين بالشركة.

وكانت الجمعية قد إستعرضت كافة أنشطة الشركة حيث أشادت بمستويات الأداء والمعدلات بالمستودع الجمركى بمنطقة النهضة والتابع لشركة المستودعات المصرية بما يتوفر به من إمكانيات ومقومات وأساليب للإدارة إنعكست على نسبة الأشغال الجمركى وإرتفاعها وزيادة الإقبال من العملاء بصورة متزايدة على جانب آخر.. صرح اللواء بحرى محمد زكى محمد رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة بأن مناقشات الجمعية العمومية والأرقام التى تحققت تؤكد أن جموع العاملين بالشركة هم أصحاب الفضل الأول وتترجم فى نفس الوقت مدى ما يبذلونه من جهد وإلتزامهم بالخطط الموجودة والتى تستهدف وفقاً لتوقيتات موجودة تطوير الإدارة وتقديم خدمات متميزة للعملاء بتيسيرات تدعم إنسياب الإجراءات وإحترام عنصر التوقيت وقد ساعد على ذلك تطوير الأداء الإليكترونى وربطه بميناء الإسكندرية.

منظومة.. ومكانة

وقال: أن الشركة تنال دائماً العديد من الشهادات الدولية التى تؤكد مكانتها وبإعتبارها تمثل منظومة متكاملة العمل والتنسيق مع كافة القطاعات وبفكر متطور وآخر شهادة حصلنا عليها هى شهادة الأيزو للصحة المهنية وشهادة أخرى للأيزو فى الخدمات البيئية بتاريخ أغسطس 2007 وهو دلالة على ما تشهده الشركة من تطوير مستمر خصوصاً وأن أعيننا وجهودنا تدرك جيداً أن شركة المستودعات المصرية هى من أعرق الشركات الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام 1943 فى مختلف الموانئ المصرية وللعلم فإن نشاطنا من خلال فروع الشركة يشمل إلى جانب ميناءى الأسكندرية والدخيلة ميناء دمياط وميناء الأدبية وميناء سفاجا ومرسى نويبع.

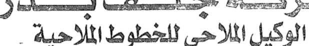
وأكد اللواء بحرى **محمد زكى محمد** أن المستودع الجمركى النموذجى والذى يقع على مساحة 50 فداناً بمنطقة النهضة يعد صورة إيجابية لنجاحات شركة المستودعات المصرية حيث يعتبر ظهيراً لميناءى الأسكندرية والدخيلة ومن أبرز مقدماته موقعه بقرب ميناء الإسكندرية وتوسطه للمدن الصناعية فى العامرية وبرج العرب وتوفر مخازن مغلقة ومساحات مكشوفة لكافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات فضلاً عن المعدات الحديثة لتداول البضائع والأسطول الحديث من الشاحنات بالإضافات إلى مقومات التأمين والحراسة وأجهزة الإطفاء وكل هذه المقومات وغيرها وراء وصول نسبة الأشغال فى مستودع النهضة إلى 90% فى صورة قياسية تعكس إقبال عملاء الشركة والثقة فى مستوى الأداء والخدمات

وأضاف من النجاحات أيضاً قيام بعض الشركات الأجنبية مثل شركة الحديد والصلب الإنجليزية والتوكيل اليابانى «ميتسوى» بالتمهيد لعقد إتفاق مع الشركة لإقامة مراكز لوجيستية من خلال مستودع النهضة بحيث يكون بمثابة مرتكز وتوزيع لهذه الشركات الكبرى فى منطقة الشرق الأوسط بمختلف وسائل النقل

ISO 9001 : 2000







الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية

EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء



وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية

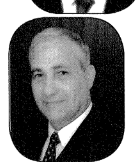
للسيد اللواء بحرى/ توفيق أبو جندية

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

هيئة ميناء الأسكندرية



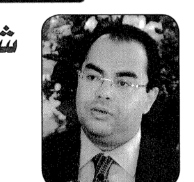
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسنى مبارك





شركة جلف بدر

الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية

EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED

أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى/ علاء ندا

على ثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

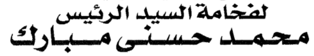




ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس



ميناء السخنة



ماذا تعرف عن ؟ شركة أميرال للوقود الحيوى AMIRAL BIODIESEL

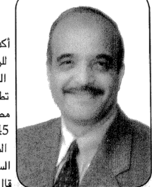
شركة لإنتاج الوقود الحيوى BIO DIESEL

* نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات بالتنسيق مع وزارتى النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وهيئة موانى البحر الأحمر ومحافظة السويس .

تأسست شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السخنة .

إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بديلاً عن الوقود العادى أصبح شيئاً متعارفاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث التكنولوجيا والمعدات التى تؤكد تقديم أعلى نسب وحجم إنتاج من الزيوت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى 40.000 جلسرين طبى نسبة نقاء 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و10.000طن زيوت طعام سابقة الإستخدام من خلال العمل بأقصى طاقة إنتاجية لهذا المصنع. ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة وأقيمت مزارع لأشجار الجاتروفا الأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو. ويقدم هذا المشروع قيمة مضافة متعاظمة للإقتصاد القومى من حيث إرتفاع حجم الصادرات بالإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرهم أى أن المشروع يحقق عشرة آلاف فرصة عمل مع توطين عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.

محمد البنا: تعاون الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات مع شركة تنمية العين السخنة ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر



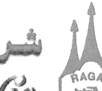
أكد اللواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أن تعاون الهيئة مع شركة تنمية العين السخنة ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر، مؤكداً أن الشركة قامت بإستثمار مبلغ 45 مليون جنيه لإنشاء معامل حديثة لفحص السلع الغذائية والأجهزة الكهربائية، وجميع السلع التجارية سواء المصدرة والمستوردة.

قال أن التعاون الذى تم بين الهيئة والشركة برئاسة الربان أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة قد ساهم فى تنفيذ إستراتيجية الوزارة القائمة على التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص لتطوير وتحديث المعامل، مؤكداً أن المعامل الجديدة تم إعتمادها فى هيئة الإعتماد الألمانية DAD وساهمت فى زيادة سرعة الفحص وأعطت الثقة للمستهلك الخارجى فى المنتج المصرى ... كما أضاف البنا أن التعاون بين الجانبين ساهم فى إعداد أحدث صالة لخدمة العملاء والمزودة بشاشات عرض إلكترونية وإستخدام أجهزة الفيديو كونفرانس للربط بين مكاتب الجمارك والهيئة والمستوردين والمصدرين.

وذلك لتحقيق الشفافية فى العمل كما تم إنشاء شبكة ربط بين الهيئة والشركة حيث تم إتخاذ جميع الإجراءات فى خطوة واحدة الأمر الذى إنعكس على مدة الإفراج عن الرسائل لتصل ما بين 6 ساعات و24 ساعة للرسائل الواردة للميناء.

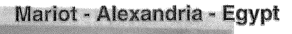
إجراءات الصادر المميكنة

بالتنسيق التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السخنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنتهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتطهير الأمنى قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تمهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سوى دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم النظام بإستخراج تقرير يومى لكافة عمليات الصادر التى تتم يومياً والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسادة وزراء المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبهم.

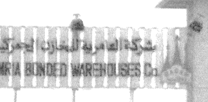


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- أول الشركات التى ساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى نظام الموانى الجافة
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركى عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير الأداء بمستوى وكفاءة عالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

البحث العلمى ،، البحث العلمى

بيد أن الحديث عن البحث العلمى فى مصر سوف يدفعنا الى الدخول فى مناطق شائكة ، فهجرة العقول أو هروبها ما هو إلا ظاهر المشكلة أما أصل المشكلة يبقى شاهدا على سبب تخلفنا العلمى

إن آلافا من العلماء المصريين الأفذاذ قد أغلقت الأبواب فى وجوههم ولم يجدوا عن الهجرة أو الهروب بديلا وحقق هؤلاء المعجزات وبهروا العالم بأبحاثهم وحققوا سلسلة من الفتوحات العلمية التى أضاءت جنبات العالم وأيقن الجميع الآن أن البحث العلمى هو سفينة النجاة التى من الممكن أن تصل بنا إلى بر الأمان

أن العلماء المصريين (أحمد زويل ، فاروق الباز ، محمد النشائى . مجدى يعقوب وعشرات آخرين) برهنوا للعالم أن إمكانيات المصريين لا محدودة ولكن خارج الوطن

برأيك

ما هو سبب فشل منظومة البحث العلمى فى مصر ؟ وكيف يمكننا ايقاف نزيف العقول الحاصل فى مصر ؟

وكيف يمكن إحداث انتفاضة علمية وبحثية شاملة تساعد مصر فى سعيها الدؤوب نحو الإصلاح والبناء ؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية




فمسئولية البحث العلمى والتطوير التكنولوجى تحتل درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنفيذى لخطة التنمية والإصلاح الإقتصادى وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مدخلات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغير أنماط الإستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجتماعى.

الأستاذ / عادل عبد المعطى

محام بالاستئناف العالى ومجلس الدولة

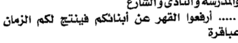


لذلك أهتدى تفكيرى أن أتناول هذا الموضوع، أى أزمة البحث العلمى من زاوية أخرى مختلفة تماماً، ومن منظور زاوية الحريات العامة، ومن خلال عدة مشاهد، وبالذات مشهد تاريخى لمصرنا العزيزة فى عام 1910 و يتعلق بقناة السويس.

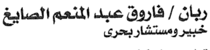
الربان / عبد الرحمن العوا

الخبير المالى والإقتصادى

إن أهم الأسباب التى تؤثر فى تخلف البحث العلمى بل التعليم برمته إنما تكمن وراء عقلية وسياسة القهر التى يمارسها الآباء و المسئولون عن التربية فى المنزل والمدرسة و النادى و الشارع



..... أرفعوا القهر عن أبنائكم فينتج لكم الزمان عباقرة



ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحرى

تطوير ورفع كفاءة البحث العلمى فى مصر ليس شيئاً ينبغى إنتظاره بل هو شئ يتعين إنجازه وحيث أن البحث العلمى سقط من حساب الأولويات المصرية فهو يئن من المشاكل التى أو قفت مسيرته. والأمر يتطلب خطة إنقاذ

الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

1 - البحث العلمى فى الخطة العامة للدولة

للبحث العلمى والتكنولوجى دور ثابت فى خدمة المجتمع لاتتغير طبيعته بتغير النظام الإقتصادى الذى ينتهجه المجتمع ويتمثل هذا الدور فى تنمية المجتمع وتطوير إنتاجه وخدماته وتلبية حاجاته وحل مشاكله وتحقيق طموحاته فمسئولية البحث العلمى والتطوير التكنولوجى تحتل درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنفيذى لخطة التنمية والإصلاح الإقتصادى وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مدخلات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغيير أنماط الإستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجتماعى. وما يجرى الآن على الساحة العالمية يبرز بوضوح أن التطور والتقدم من نصيب الدولة التى تملك المعارف والمهارات.

ولمصر رصيد ضخم من العلماء والخبراء القادرين على تطويع المنجزات العلمية لخدمة المجتمع وتنمية موارده وقدراته إذا ما أتيحت لهم الظروف والإمكانيات وتهيأ لهم المناخ المناسب

ولقد تضمنت الخطة الخمسية 97/ 1998 - 2001 /2001 (باعتبارها آخر خطة تفصيلية) بالمجلد الثالث. المشروعات وبياناتها التفصيلية الجزء الثانى(الهيئات الإقتصادية . الوحدات الإقتصادية) مايلى:

إجمالى الإستثمارات الموجهة للبحث العلمى لتلك الجهات 9622.4 مليون جنيه موزعة كما يلى

الجهة	(مليون جنيه)	%
وزارة التعليم	1965.8	20.4
وزارة الزراعة	1722.6	17.9
أكاديمية البحث العلمى	1140	11.9
وزارة الكهرباء	879.7	9.1
وزارة الصناعة	547	5.7
وزارة النقل والمواصلات	99.3	1.08
وزارة المالية	36	0.4
الأخرى	3232	33.6
الإجمالى	9622.4	100

وإن إجمالى الإستثمارات التى وردت بالمجلد المشار إليه بلغت 91389.1 مليون جنيه أى أن المخصص لمشروعات البحث العلمى بالجهات بلغت نسبته لإجمالى إستثمارات 10.5% وهى نسبة لا بأس بها إذا ما أحسن إستغلالها وتنفيذها وتثميرها لخدمة البحث العلمى ورفع كفاءته.

تابع / فى مصر... البحث العلمى فى خطر

بقية المنشور فى الصفحة السابقة الدكتور أحمد عيسوى صالح

2 - البحث العلمى فى وزارة النقل والمواصلات

إستثماراً من وزارة النقل والمواصلات لأهمية البحث العلمى فى خدمة التنمية فقد تم ما يلى.

* إنشاء المعهد القومى للنقل فى عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بقانون الجامعات تابعة لوزارة النقل بهدف تنمية الكوادر البشرية العاملة فى مجال النقل بوسائله المختلفة وكذلك القيام بالبحوث العلمية والتطبيقية لإقتراح الحلول لبعض المشاكل التى تواجه القطاع وتجهيز مكتبة علمية متخصصة فى مجال النقل تضم أحدث المراجع والدوريات العملية الحديثة بالإضافة إلى تجهيز معامل للحسابات الآلية لتدريب جميع العاملين بالقطاع على إستخدامها، ومنذ البدء تم الحصول على إحدى عشر منحة من وزارة التعاون الدولى البريطانية حيث حصل إحدى عشر معيداً على درجة الدكتوراه من جامعات المملكة المتحدة فى مجالات النقل والمجالات المتعلقة به دون أن تحمل ميزانية المعهد أية نفقات ولم تكن قلة الإمكانيات والإعتمادات حجة فى عدم تطوير المعهد وتنميته. ولكن المعهد ركز على التدريب ولم يحظ البحث العلمى بنصيبه المأمول ولم يشارك المعهد فى تنفيذ أى من المشروعات البحثية التى يعلن عنها مجلس بحوث النقل بأكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا لأن المسئول عن إدارة المعهد حينئذ كان لا يعنيه أمر البحث العلمى.

* أنشئ المعهد القومى للأتصالات أيضاً عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بقانون الجامعات تابعة لوزارة المواصلات لإعداد المتخصصين فى شئون الإتصالات ورفع كفاءة العاملين بها وإجراء الأبحاث العلمية والمعملية لحل المشاكل المحلية والقيام بدور بيت الخبرة وتقديم المشورة العلمية والفنية وعمل الدراسات التى تحتاجها الإتصالات حيث أوفد المعهد 29 مبعوثاً لدول فرنسا وإنجلترا وألمانيا وأمريكا واليابان وكوريا وذلك حتى عام 1999.

وكان معهد الإتصالات أكثر نشاطا حيث تمكن من تنفيذ كل أو معظم المشروعات البحثية التى أعلنت عنها أكاديمية البحث العلمى والتكنولوچيا فى مجال الآتصالات.

* تم إنشاء مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى وذلك ليعمل فى نطاق الأكاديمية العربية للنقل البحرى فى عام 1984 حيث كانت وزارة النقل والمواصلات تشرف وتدعم الأكاديمية منذ مقاطعة الدول العربية، وتم تدعيم المركز مالياً من موازنات شركات النقل البحرى التى كانت تتبع الوزارة حينئذ ولقد قام المركز منذ إنشائه بالعديد من الدراسات والمشاريع والأبحاث الخاصة بإنشاء محطات الحاويات وتسعير الخدمات بالموانى وإدخال نظم المعلومات فى هيئات وشركات النقل البحرى ودراسات ميناءى شمال السخنة وشرق بورسعيد .

تم كل ذلك بالإمكانيات المتاحة وذلك لإيمان قيادة الوزارة حينئذ بأهمية البحث العلمى ودوره الرائد فى التنمية ويلزم أن نستمر فى دعم تلك الجهات لتقوم بدورها فى حل المشاكل التى تواجه قطاع النقل كل فى مجال تخصصه لا أن نتركها ونلجأ إلى بيوت الخبرة الأجنبية كما حدث فى تطوير السكة الحديد التى قام بها بيت الخبرة بوزالن حتى لو كانت الدراسة بمنحة أجنبية كان يلزم أن يشارك فى إجراءات المعهد القومى للنقل مع بيت الخبرة على الأقل.

3 - وسائل التطوير:

إن مصر غنية بالمعاهد والهيئات المعنية بالبحث العلمى ويعتبر قطاع التعليم أكبر القطاعات من حيث أعداد العلماء وتبلغ نسبة العاملين فى قطاع الإنتاج الزراعى حوالى 60% من مجموع العاملين فى قطاع الإنتاج وهم على درجة عالية من الكفاءة ويعملون على تطوير الإنتاج الزراعى بينما لا تحظى جهود التطوير التجريبى فى الصناعة إلا بقدر ضئيل من هذه القدرات أقل من 5% (وتوضح الإستثمارات المخصصة للصناعة البحث العلمى فى الخطة الخمسية 5.7% كما سبق أن وضحنا من إجمالى الإستثمارات المخصصة للبحث العلمى) بينما التطوير التجريبى فى الدول المتقدمة صناعياً يستحوذ على نسبة عالية لا تقل عن 70%.

ليس أمامنا من سبيل سوى الإنطلاق إلى أفاق جديدة من الحلول للتغلب على مشاكل البحث العلمى.

1 - إننا نضع على شماعة الأعذار إنخفاض نسبة ما يخصص للبحث العلمى إلى الناتج المحلى الإجمالى ولكن يلزم مع إنخفاض نسبة المتاح أن نحصل على أعلى عائد من هذه النسبة المنخفضة ونستفيد من كافة الإمكانيات وأن نزيل المعوقات التى يتم وضعها وعلى سبيل المثال إذا تقدم أحد المعيدين ببحث إلى أحد المؤتمرات العلمية الخارجية وتم قبوله لا تمكنه الكلية التابع لها من المشاركة فى المؤتمر لأنه معيد فلا دعم له مالياً أما إذا كان عضواً بهيئة التدريس فيحصل على الدعم المادى وليس هناك مبرر لهذه التفرقة ويلزم أن يكون البحث العلمى هو الهدف وليس شاغل الدرجة.

2 - من الأسباب الجوهرية فى تخلف البحث العلمى وهجرة الكفاءات أو عزوفهم عن العودة للوطن إنخفاض المرتبات والأجور بدرجة ملموسة سواء ما يحصل عليه من أجر ثابت أو ما يحصل عليه من مكافآت مقابل إجراء البحث مقارناً بما يحصل عليه الأجنبى الذى يعمل معه فى نفس المجال والمكان ويلزم النظر إلى تلك المشكلة نظرة جادة وأن يتم رفع مستوى الأجور والمكافآت لتتساوى على الأقل مع ما يحصل عليه مجالس الشركات القابضة والتابعة.

3 - فى الدراسات التى تقوم بها الجهات الأجنبية فى مصر وممولة من الخارج فإن العاملين والمشاركين فيها يبحثون ويدرسون أى أنهم يستكملون دراساتهم عن عملهم بهذه الدراسات حيث يحصلون عى الماچستير والدكتوراه أو تقديم الأبحاث التى تنشر فى المجالات العلمية آى أن هناك إرتباط بين البحث والعمل والتطور العلمى وبذلك تكون الأبحاث جادة وتطبيقيه وأتعجب لماذا لا يتم ذلك مع الباحثين فى مختلف الجهات خاصة أبحاث أكاديمية البحث العلمى والتكنولوچيا.

4 - وضع وتنفيذ برنامج قومى للبحث العلمى بحيث يكون شاملاً لقطاعى الإنتاج والخدمات يشارك فى وضعه وتنفيذه جميع الأجهزة المختصة بالبحث العلمى وأن تتواصل قنوات الإتصال فى هذه الأجهزة مع رجال الأعمال فى مختلف الأنشطة فى القطاع الخاص حيث أن القطاع الخاص سوف يقع عليه العبء الأكبر فى التنمية.

5 - التركيز على البحوث التطبيقية المرتبطة بالإنتاج والإنتاجية والنهوض بالصادرات وتحسين نوعية المنتج ومواجهة المسائل التى تواجه مصر سواء على المستوى الكلى أو الجزئى كالغذاء أو الأمراض وتعميق الإنتاج والإنتاجية والإرتفاع بالأداء على مستوى المنشأة والوحدة الإنتاجية حيث يلزم أن يكون للبحث العلمى دور هام على مستوى الوحدة الإنتاجية فى تطوير المنتج ورفع كفاءته والسعى لإحداث ثورة تكنولوچية فى كل المجالات فمن غير المنطقى آلا يكون للبحث العلمى بالوحدات الإنتاجية الكبيرة على الأقل أى دور بل لا وجود له أصلاً بها ويجب أن يتغير الوضع وأن يخصص نسبة من الأرباح التى تحققها المنشأة للإنفاق على البحث العلمى وأعمال التطوير وحل المشاكل التى تواجهها وتقليل التكاليف وأن تحدد هذه النسبة بقرار من الوزير المختص بالقطاع الذى يشرف عليه ويضع سياساته وتوجه هذه المبالغ للجامعات والجهات البحثية الأخرى لتقوم بالأبحاث اللازمة للقطاع.

6 - وضع المعلومات العلمية والتكنولوچية المتراكمة والإبتكارات أمام مؤسسات البحث العلمى لتنظيم إستخدام البحوث العلمية ومدى توجهها لخدمة المجتمع.

7 - ضرورة أن يتم التفاهم والتنسيق مع الهيئات المختلفة العاملة فى مجال البحث العلمى لتنفيذ الخطة كل حسب قدرته وفى إطار مسئولياته حيث أن القضية هى فى المقام الأول إدارة علمية قادرة على حشد جهود العلماء وتوجيهها والتنسيق بينها طبقاً لخطة علمية تابعة من الواقع ومعبرة عن متطلباته ووفق أولويات يتم الإتفاق عليها .

الأستاذ / عادل عبد المعطى محام بالاستئناف العالى ومجلس الدولة

حينما دعانى الريان عاصم السيد أحمد بالمشاركة فى كتابة موضوع عن البحث العلمى فى مصر،وقبلت ذلك شاكرا ، وكنا – وللمصادفة الجميلة – مدعوان لحفل إفطار جماعى فى نادى فاروس والخاص بأعضاء هيئات التدريس بجامعة الإسكندرية!! . طافت فى رأسى بعض عناصر موضوع المقال ، وسألت نفسى : هل أنا مؤهل بالفعل للتصدى للكتابة فى هذا الموضوع ؟ . وهو موضوع شائك ومعقد ؛ وتخلفنا فى البحث العلمى له أسباب عديدة ومتشعبة .. وقد سألت نفسى أيضا : لماذا العلماء " المصريون " ينجحون فى الخارج وأبحاثهم لها قيمة كبيرة فى كافة فروع العلم .. منهم الدكاترة فاروق الباز واحمد زويل و محمد النشائى ومجدى يعقوب فى الطب والمرحوم الدكتور إبراهيم شحاتة المحامى والمستشار القانونى لرئيس البنك الدولى بنيويورك... الخ ؟. نعم ؛أنا لدى فى مكتبتى عدة كتب تتناول موضوع البحث العلمى ، وكيفية كتابة الرسائل العلمية ، ومفهوم المنهج العلمى وأسس التفكير العلمى السليم ، فضلا عن معرفة عامة عن أزمة البحث العلمى فى مصر، بل لدى أبحاث للدكتوراه والماجستير فى القانون والنقل الدولى لباحثين مصريين وعرب على أعلى مستوى ، بل لدى مجموعة أحكام نقض، وبالذات القديمة منها، وأحكام مجلس دولة، ويعتبر كل حكم من هذه الأحكام بحث قانونى رفيع المستوى، واللافت للنظر أن معظم هذه الأحكام، بل قل أن معظم هذه الأبحاث القانونية العظيمة، قد أنتجت وأفرزت فى زمن الليبرالية منذ أكثر من 50 عاما، وأن منتجيها ولدوا وعاشوا فى هذه البيئات الخصبة؛ أماكن وأزمنة تنسمت الحرية، وفى ظل أنظمة كانت تفرز مبدعين ورواد مثل الدكتور على إبراهيم وطلعت حرب ومصطفى مشرفة فى الطب والدكتور عصمت زين الدين فى الطاقة النووية (متعه الله بالصحة والعافية) والدكتور عبد الرزق السنهورى .. وغيرهم كثيراً سواء كانوا فى المجال السياسى أو الأدبى أو العلمى أو القضائى. والحقيقة أن أى محام مجتهد هو باحث مستمر، فكل مذكرة دفاع أو مرافعة أمام القضاء هو نتاج بحث دائم عن الحقيقة ، فهو دائم القراءة والإطلاع. و آخر كتاب قيم اشتريته منذ عدة سنوات يتناول البحث العلمى، كان للزميل المستشار الأستاذ الدكتور محيى محمد مسعد، وعنوانه : " كيفية كتابة الأبحاث والإعداد للمحاضرات " طبعة 2004 عن دار المطبوعات الجامعية .

وحينما شرعت فى الكتابة لمجلة انترناشيونال، فكرت؛ ورأيت إننى لست مؤهلا بالفعل للحديث عن أزمة البحث العلمى فى مصر، كما سبق القول ، وأن هناك من يستطيع أن يتحدث عن

تابع / فى مصر ... البحث العلمى فى خطر بقية المنشور فى الصفحة السابقة الأستاذ/ عادل عبد المعطى

البحث العلمى أفضل منى بكثير، فالأزمة لها أسباب كثيرة، يرجع معظمها للنظام والجو العام الذى يتنفسه العلماء فى مصر ، مثلما قلت منذ قليل : لذلك أهتدى تفكيرى أن أتناول هذا الموضوع؛ أى أزمة البحث العلمى من زاوية أخرى مختلفة تماما، ومن منظور زاوية الحريات العامة ، ومن خلال عدة مشاهد، وبالذات مشهد تاريخى لمصرنا العزيزة فى عام 1910؛ و يتعلق بقناة السويس.

من المعلوم لقطاع كبير من أحاد الناس و العلماء والمثقفين: أن الباحث فى مصر مجبر على أن يعزف عزفا منفردا، أو أن يطير طيرا منفردا؛ أى أنه فى أغلب الأحوال يعمل فى بيئة؛ أقل ما توصف بأنها بيئة طاردة لفكرة العمل الجماعى وثقافة البحث العلمى ، وأن المسألة كلها اجتهادات وقدرات فردية . وهذا ما نلمسه فى مجال العمل بالمحاماة أو النقل البحرى والتجارة الخارجبة وبقية المجالات الحياتية . وسوف اسرد بعض الأمثلة والمشاهد الحية لواقعنا والتى عايشتها وعاصرتها ؛ أو تلك التى تم استقراءها من التاريخ واستخلصت نتائجها ، وهناك سبب من أسباب عديدة – فى اعتقادى – أدت إلى هذه الأزمة ، وهو أن فكرة العمل الجماعى فى مصر مع الحريات العامة ، ليس له أى مكان أو تقدير أو شأن فى حياتنا. وكذلك فكرة التفكير القومى أو الجماعى ، أو المشاركة الجماعية فى العمل؛ سواء كان علمى أو غيره. هذا كله مستبعد تماما من ثقافتنا ، ونتائج أعمالنا خير برهان على ما أقول . هزائم وتراجع وإخفاقات كثيرة ألمت بمجتمعاتنا العربية ، وفشل مريع فى تطبيق أى نظام إنسانى يتيح للفرد المصرى والعربى أن يتنسم فضائله ؛ بدون مكابدة أى عناء أو مشقة؛ كالديمقراطيات والحريات العامة مثلا . فضلا عن إهدار الوقت والدخول فى تجارب محكوم عليها بالفشل مقدما ؛ لأننا بعيدين عن ثقافة البحث عن الحقيقة والعلم . فهناك انقلابات صامتة ضد نظم ، وتغيير نظم سياسية واقتصادية فى معظم الدول العربية ، من النظام الاشتراكى إلى النظام الرأسمالى أو العكس . فالتاريخ وأحكامه – وهو ملك للبشرية – أنبأنا بمثل هذه النتائج ، وعلى الرغم من ذلك ، نحن لا نتعظ ، ونصر على خوض مثل هذه التجارب . وإهلاك أنفسنا وضياع أموالنا . وأنا فى هذا السياق ؛ فالبحث العلمى المنتج ، لا يتولد إلا فى نظم راعية للحريات العامة وخادمة لها،، نظم تتسم بروح العمل القومى الخلاق . فمثل هذه النظم الجيدة تظهر حيوية الأمم وتفوقها ، وتظهر إبداعات أبنائها فى داخل أوطانهم وليس فى خارجها فقط :

مثلا : كانت الجمعيات البحرية الثلاث : الجمعية البحرية المصرية : والجمعية العربية للملاحة وجمعية المهندسين البحريين – يقيمون ندوة أو مؤتمر سنوى فى بورسعيد بقرية النورس ، تعرض فيها أبحاث ودراسات عن النقل البحرى ، لكن أهم الدراسات والأبحاث التى كانت تلقى سنويا فى هذا المحفل ؛ تلك التى كانت تدور حول ضرورة إنشاء ميناء شرق التعريفة وظهيره الصناعى والتجارى ، وفى كل ندوة تعقد ، كانت الجمعيات الثلاث تدعو المحافظ والمسئولين وأهل الاختصاص ؛ لعرض فكرة هذا الميناء ومناقشته – إلا أن هذه الفكرة لا نستطيع أن نقول بأنها لم تلق قبولا أو رفض من أى واحد منهم ، لكن نستطيع أن نقول بأن الفكرة لم تلق أى اهتمام ، وكان ذلك على مدار عشر سنوات ، بذل فيها كل من الدكتور احمد عبد المنصف والدكتور شفيق ميرا والربان سعيد بلبع والمرحوم جلال فهمى عبد الوهاب وغيرهم من أعضاء هذه الجمعيات ؛ جهودا كبيرا لإنجاح هذه الفكرة دون أى نتيجة تذكر ؛ حتى أن قيادات هذه الجمعيات رفضت عام 1997 تنظيم مثل هذه الندوات ببورسعيد لعدم جدوها ، مادام لم تحرك ساكنا ، إلا أن مجتمع النقل البحرى فوجئ بأن الحكومة وافقت وتبنت هذا المشروع فى ذات العام 1997 ، وبدأت الترويج له عالميا، وكانت دهشة المجتمع البحرى ، أن أحد هؤلاء المسوفين؛ كان طبيبا بشريا وأستاذا جامعيا متخصص فى أمراض النساء ، ولا داعى لذكر أسمه ؛ لأنه فيما بعد أصبح وزيرا !!! . وقد تم بعد ذلك إبرام اتفاقية أو عقد مع احدى الشركات الملاحية الدولية ، وقد أثير لغط كبير حول هذه الشركة المتعاقدة : لعدم الشفافية وإشراك الرأى العام ليدلوا برأيه عن طريق المختصين ، الأمر الذى دعا الدكتور أحمد عبد المنصف أستاذ اقتصاديات النقل البحرى وعميد معهد النقل الدولى واللوجيستيات بأكاديمية النقل البحرى ؛ بأن يطلب من مدير مركز البحوث واستشارات النقل البحرى ومن قطاع النقل البحرى بوزارة النقل – أن يمدوه بصورة من الدراسة وعقد الاتفاق لهذا المشروع القومى : إلا أنه – وللأسف – لم يجاب طلبه ، وكان الموضوع سر عسكرى ؛ لا يجوز لأحد الإطلاع عليه، حتى ولو كان باحثا أو أكاديميا!!.الأمر الذى شغلنى كثيرا ودهشت لهذا الموقف السلبى لإحدى الأجهزة الرسمية المعنية ؛ تجاه أستاذ وباحث كبير كالدكتور أحمد عبد المنصف .. فلا تقل: أننا فى مصر نأخذ كثيرا بأسباب العلم . وقد دفعنى مثل هذا الموقف أن أناصر الحق ، والمطالبة بأن تكون كافة المشروعات القومية تعرض بشفافية على الرأى العام ، وكنت قد كتبت مقالا مهما فى مجلة الأهرام الاقتصادى ، العدد 1615 فى 20 ديسمبر 1999 ، وكان المقال بعنوان : " التجربة الهندية فى خصخصة الموانئ البحرية " ، واستعرضت فيها تجربة الهند فى خصخصة موانيها ، وكنموذج : طالبت الاحتذاء بها لأنها تجربة ناجحة اعتمدت فيها على جهود العلماء وأهل الخبرة والاختصاص ، ومشاركة الرأى العام ومصارحته على كافة مراحل التفاوض مع الشركات العالمية الملاحية فى مشروعاتها القومية البحرية ، ومنها مشروع إنشاء ميناء جواهر لال نهرو (JNP) ، فقدمت عرض علنى للشركات العالمية المتخصصة فى إدارة وتشغيل محطات الحاويات بأن تقدم عطائها ، وكان هناك خطوات اتخذتها الحكومة الهندية منها تعيين وزير نقل ذى خبرة فى خصخصة محطات الحاويات ، وقام قسم التخطيط والتطوير التابع لهيئة ميناء (JNP) بأعداد وثائق العرض؛ وذلك باستشارة وزارة النقل وعدة وزارات أخرى، وبعد ذلك أعلن الميناء فى ديسمبر 1995 المزايدة العالمية لمحطة الحاويات الجديدة بنظام (BOT) لمدة 30 عام وطرحت كراسة لشروط معايير الكفاءة اللازمة للتقدم للعرض ، ثم قيام مجلس إدارة هيئة الميناء بتقييم العروض وكان فى عضويتها 6 من الخبراء المتخصصين ، وقد طلبت اللجنة تفاصيل أخرى من المتقدمين . وعقد مؤتمر لمناقشة تفاصيل العروض وزيارة الميناء !!، وكل هذه الخطوات التى اتخذتها الحكومة الهندية كانت تجرى فى العلن، إلى أن بدأت المجموعة الفائزة (O&P) فى بناء وتشغيل المحطة جزئيا فى عام 1999 وبعدها تم التشغيل الكامل! .

أبن نحن مما يحدث فى العالم . باختصار، لقد تم عقد اتفاق بين وزارة النقل واحدى الشركات المصرية لتشغيل الميناء النهرى " أثر النبى" بالقاهرة، و(يبدو) أن العقد كان ينص على احتكار الشركة المصرية لتشغيل الميناء، والدراسة (تقريبا) قدمته مركز البحوث واستشارات النقل البحرى، وكان هذا فى عهد وزير النقل السابق، وفى عهد الوزير الحالى أوقف المشروع ، و(نظن) أنه وقف بسبب قانون منع الاحتكار(وهذا القانون يطبق على البضائع والسلع وليس على الخدمات أيضا كما يعتقد بعض الناس)، وبعض الظن أثم، وكل الذى حدث؛ قد تم بعيدا عن الرأى العام، حتى بعد الخلاف المثار بين الطرفين، لم تعرض هذه المسألة الخلافية على الرأى العام المصرى، وهناك ضرب تحت الحزام فى الخفاء أيضا. والطرف الثانى (الشركة المصرية) استعانت أيضا بعضو مجلس الشعب قريب منها، لكى يستوجب وزير النقل فى مسألة أخرى، و (كله) ضرب من تحت الحزام. والمصريين والرأى العام والشفافية وحلف اليمين والأخلاق، والبحث العلمى، والفداء لمصر، وحب الوطن من الإيمان' لا علاقة له بالمواطنين المصريين الطيبين . المهم أن عضو مجلس الشعب امتدح مركز البحوث و استشارات النقل بقطاع النقل البحرى فى نهاية الاستجواب الذى قدمه فى الدورة البرلمانية الماضية، لكن ما دخل هذا فى ذاك الاستجواب.. لا أعرف . لكن بينى وبين نفسى أنا عارف !!

مثل آخر عن التدقيق العلمى : فقد حدث أن أتصل بى منذ 3 سنوات الدكتور هشام فضلى أستاذ القانون البحرى والتجارى، والحائز على جائزة الدولة التشجيعية عام 2006، وسألنى: لماذا لم تحضر مناقشة رسالة الدكتوراة بكلية حقوق الإسكندرية المقدمة من قاض.. وكانت عن النظام القانونى للنقل بالحاويات .. فقلت· لم أعرف ولم ينبهنى لها أحد ..

قال : أنه أثير أثناء المناقشة أسمك أكثر من مرة.

قلت له باستغراب: كيف يذكر أسمى فى موضوع مناقشة رسالة علمية .. إيه الموضوع يا دكتور؟

قال : أن الدكتور هانى دويدار رئيس لجنة المناقشة سأل الطالب وقال له: لقد استعنت بمقال أو تحقيق وعنوانه . " الواردات فى مصيدة النصب " بمجلة الأهرام الاقتصادى عدد 17 / 1 / 2000 ، أكثر من 5 مرات ، لكن لم تذكر لنا إن كان هذا مقال أو تحقيق صحفى .. ومن كاتب هذا المقال ؟ وعلى الفور رد عليه صاحب الرسالة : وقال أنه مقال للأستاذ/ عادل عبد المعطى عوض المحامى . فرد عليه الدكتور دويدار: كمان عارف اسمه الثلاثى! .. لقد استعنت بالمقال فى أكثر من موضع .. وعليك حينما تنشر الرسالة فى كتاب أن تدرج أسم الأستاذ/ عادل عبد المعطى. فأجابه الطالب : حاضر . وبالفعل تم ذكر أسمى فى الكتاب وصدر عن دار نشر منشأة المعارف عام 2004 .

هذه الحكاية أردت أن أرويها، لكى أدلل على أن كثير منا لا يدقق فى إيراد الوثائق والمراجع بشكل جيد فى أبحاثه العلمية .

التفكير فريضة إسلامية

3 – مثال آخر : كان هناك عالم وفقيه مصرى وشجاع ، لم يأبه لحاكم ظالم ، وكان يعارض ظلمه ، ولا يجيبه فى طلب إصدار فتاوى دينية لصالحه يدعم به سلطانه ، وأظن أن هذا الفقيه المصرى هو الشيخ العز عبد السلام ، فكان من هذا السلطان الجائر أن حبس هذا الشيخ الجليل فى قفص حديدى به أسد ليفتك به . فلم يخف العز عبد السلام ، والأسد لم يقترب منه ، لكن تفكير العز عبد السلام وهو فى محبسه؛ كان يدور حول السؤال التالى · هل لعاب الأسد نجس أم لا ؟ والعقاد رحمة الله عليه قد ألف كتابا رائعا بعنوان : " التفكير فريضة إسلامية "

عبقرية شعب مصر

4 – وهناك مثل أخير ومهم ، وشيق : فتعالى معى أيها القارئ العزيز.. وتنسم معى نفحات تاريخية حقيقة غير مزورة ،وعش مناخ تجربة خاضتها مصر فى العقد الأول من القرن الماضى وتحديدا فى عام 1910 ، حيث كانت تجربة فريدة وجميلة خاضها الشعب المصرى بجميع فئاته ، ونتائجها كانت عظيمة وخالدة وفريدة بفضل الطبقة الوسطى وكافة جموع الشعب المصرى العبقرى ، وقد خلدت هذه التجربة فى سطور من الذهب الخالص ، ونال الشعب المصرى إعجاب وتقدير العالم كله . ما هذه التجربة ؟ التجربة كانت مقاومة وإجهاض الشعب المصرى للاتفاقية السرية التى وقعها أو كاد أن يوقعها رئيس الوزراء بطرس باشا غالى مع الإنجليز بمد امتياز قناة السويس مدة أخرى ، وكان مقدر لها– أى الاتفاقية – أن تنتهى

تابع / فى مصر ... البحث العلمى فى خطر

بقية المنشور فى الصفحة السابقة الأستاذ / عادل عبد المعطى

فى عام 1968 . إلا أنه ؛ ونحن نتكلم فى موضوع البحث العلمى والأمانة العلمية ، نرى أن معظم المؤرخين أو أساتذة التاريخ المصريين ، وكثيرا منهم من الشيوعيين والمناصرين للحقبة الناصرية ؛ اسقطوا – عمدا – هذه التجربة التاريخية التى مرت بها مصر وشعبها العظيم من كتب التاريخ ، وآن أتحدى أى شخص أن يدلنى على بحث علمى منصف تناول هذه المسألة وبصفات المؤرخ المحايد والعالم المجرد من الأهواء والتسييس ، عدا باحث مؤرخ أو أثنين أو ثلاث ، منهم المحامى والمؤرخ المرحوم الأستاذ عبد الرحمن الرافعى طيب الله ثراه. فباختصار كان بطرس باشا غالى رئيس الوزراء أراد تدبير موارد مالية لتحقيق وتنفيذ بعض المشروعات القومية ، فأتفق مع الإنجليز – هو وحكومته – على مد امتياز قناة السويس لفترة زمنية أخرى ، أى مد أجل الامتياز الذى ينقضى فى 17 نوفمبر سنة 1968 إلى 31 ديسمبر سنة 2008 ، مقابل أن تدفع شركة القنال للحكومة أربعة ملايين جنيه (أقساط)، وتتعهد كذلك أن تجعل للحكومة حصة فى صافى الإيراد السنوى من سنة 1921 إلى نوفمبر 1968 بنسب معينة .... الخ ؛ إلى أن ذيل العقد بشرط ختامى ، هو أن العقد لا يكون نهائيا إلا بعد تصديق الجمعية العمومية لشركة القناة عليه . وهذا ما يعنى أن الحكومة هى التى عرضت على شركة القناة مد الامتياز!! .

تسرب خبر مشروع الاتفاق للمصريين ، فقامت الدنيا ولم تقعد ، وقد تزعم حركة المقاومة الزعيم محمد فريد ، وسانده فيها جموع المصريين ، وقد كتب حافظ إبراهيم قصيدة هاجم فيها مشروع الاتفاق ، إلى أن قامت هيئة الجمعية العمومية (مجلس النواب) بتشكيل لجنة لنظر مشروع الاتفاق وتقديم تقرير عنها ، وقيل أن رئيس هذه اللجنة وعميدها هو طلعت باشا حرب ، كاتب أو واضع التقرير . ومن يقرأ هذا التقرير الخطير وهو فى حقيقة الأمر بحث فى القانون والاقتصاد والوطنية ، هذا التقرير العلمى والاقتصادي؛ أسقط عمدا من كتب التاريخ بعد 1952 ؛ من قبل بعض من سموا أنفسهم مؤرخين أو أساتذة تاريخ . هذا التقرير لو كان أمام المسئولين فى مصر عام 1956 ، ما كان لمصر قد رأت ؛ أو قدر لها أن يصبيها انتكاسات ، مثل حرب 1956 و هزيمة 1967واغلاق قناة السويس ، وإهدار فادح فى النفس والمال ، مازال الوطن العربى يعانى من آثاره وتوابعه حتى الآن .

ومن يقرأ هذا التقرير ؛ يندهش للأسلوب و للمستوى العلمى الجيد وذكاء واضعيه والثقافة الرفيعة ؛ الذى كان يحويه هذا التقرير . وأنا أريد أن أقتطف بعض حيثياته باختصار، ولكن نرى كم كان هذا الشعب المصرى عظيم ، ومازال ، ويستطيع أن يحقق المعجزات بما لديه سمات فريدة يتسم بها دون شعوب العالم ، وفى تحطيمه لخط بارليف عام 1973 ؛ خير دليل على ما أقوله : ....

(..... واللجنة ترى أن من واجبات الأفراد والجماعات مهما أسرفوا أن يدخروا من حاضرهم شيئا ينفع الأعقاب فى مستقبل الأيام القريبة أو البعيدة مادام ذلك فى الاستطاعة .) .

طريق الحق والصواب

(إذ تقرر ذلك ، ورأينا شركة القناة تجرى على هذا المبدأ بطلبها مد أجل امتيازه أربعين سنة قبل نهايته بثمانية وخمسين عاما سعيا وراء مصلحتها ومصلحة أبناء مساهميها وأحفادهم . فلماذا لا يكون " من العدل ومن المفيد اقتصاديا لمصر " أن تدخر أرباح القناة لأبنائها وأحفادها الذين هم أبناء الأجيال الآتية ، لا لنتركهم فى بحبوحة السعادة المالية ؛ ولكن لنعوض عليهم بعض العبء الثقيل من الديون الأهلية والأميرية التى يتركها لهم الجيل الحاضر والذى يليه ، وقد تبلغ قيمة تلك الديون مئات الملايين من الجنيهات ولتعوض جزءا مما تصرفت فيه الحكومة فى هذا العصر من ثروتها المالية والعقارية التى باعتها للشركات ولغيرها ، وأنفقت أساسها .) .

(يقولون أن الحالة الحاضرة مضرة بالنسبة لنا ، نظرا لحرماننا من أرباح القناة التى ستتمتع بها الأجيال القادمة ، ويراد بهذا القول أن نبيح لأنفسنا : أولا · الاعتداء على حقوق الأبناء والأحفاد فى هذه القناة بعد أن أضاعت الحكومة ما كان للبلاد فيها من الحقوق والسهام بأسعار يقدرونها بجزء من عشرة من أسعارها الحاضرة . ثانيا : أن نتصرف تصرف المبذرين يستدينون مبالغ يصرفونها فى غير حاجاتهم ، بفوائد فادحة ؛ لا يتعامل بها غير المضطر أو السفيه . ثالثا : لأن تزاحم الأجيال الآتية (مقابل تعويض لا يذكر) فى نصيبها من ثروة ، ربما كانت تلك الأجيال أقدر منا على التصرف فيها بصورة أو سلطة أنفع البلاد مما نستطيع أن نتصرف به نحن الآن مادام لا يوجد لهذه الجمعية العمومية ، ولا لهيئة مجلس شورى القوانين رأى قطعى فى الشئون المصرية البحتة ، فضلا عن صرف الأموال الطائلة التى تزيد فى كل سنة بعد سداد أقساط الديون العمومية ، وسداد كل ما قضت به المعاهدات الدولية . ولا شك فى أن كل سبب من هذه الأسباب المتقدمة يمنعنا من أن نتأثر بما يقال ويحتم علينا أن لا نتبع إلا طريق الحق والصواب .

نتيجة التقرير ، هو رفض المشروع : (.....أولا · أن مشروع عقد الاتفاق المعروض على الجمعية غير مقبول لا من شركة القناة ولا من الحكومة المصرية ، وكان يجب أن لا يقدم للجمعية العمومية إلا بعد الإقرار عليه من جمعية مساهمى الشركة ما دامت الحكومة ليست هى العارضة للمشروع كما تقول . **ثانيا**: أنه ليس للجمعية العمومية ولا من المصلحة تعديل المشروع كما سبق البيان . **ثالثا** : أنه قد ظهر بالحساب أن فى هذا المشروع غبنا فاحشا على مصر تقدره اللجنة بنحو 000، 598. 130 من الجنيهات أصلا وفائدة على قاعدة . رابعا : أنهلا حقيقة للمخاوف التى تتوقعها الحكومة لو لم تتفق مع الشركة على مد أجل امتيازها ثم أن كان بعض هذه المخاوف محلا للنظر ، فدفعه ممكن قبل وقوعه خصوصا متى لوحظ أن الشركة كلما مرت سنة من مدة امتيازها كانت أقرب إلى التساهل فى شروط التعاقد مع الحكومة لأنها لن تجد إلا مصر للتعاقد معها على بقاء وجودها . أما مصر فإنها تجد كثيرا من الشركات الدولية تتعاقد معها على إدارة القناة واستغلاله . خامسا : أنه لا توجد أدنى ضرورة مالية تلجئ إلى التعاقد بالغبن الفاحش سيما وأن التعاقد واقع على مستقبل بعيد ، لابد فى الحكم عليه من الخطأ العظيم الذى لا يقبل الجيل الحاضر ، ولا يرضى بأن يتحمل مسئولية أمام الأجيال المستقبلة إلا إذا كانت الفائدة مضمونة وواضحة وضوحا لا ريب فيه . سادسا : أن فكرة استفادة الجيل الحاضر من أرباح القناة ، كان يمكن أن يقال عنها أنها فكرة صالحة حقيقة لو اقترنت بما يأتى : 1– أن لا يوجد مطلقا غبن فى التعاقد عليها . 2– أن يستعمل المقابل فى أعمال مثمرة تبرر هذا التعاقد أمام الأجيال المستقبلة ، وأن يكون للأمة من السلطة على أموالها ما يكفل لها تحقيق هذا الشرط كفالة فعالية . أما والغبن فى الصفقة فاحش والحكومة لم تسمح إلى الآن بإعطاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعى فى تدبير شئونها المالية والداخلية البحتة خصوصا وأن العقد حاصل على زمان أبعد من أن يكون الحكم عليه صحيحا ، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه وغير مقبول . (التقرير منشور كاملا بمجلة الجمعية البحرية المصرية – العدد الثامن عام 1995) .

من تداعيات تأميم القناة 1956

فى بحث رائع للدكتور محمد السيد سليم ، نشر فى مجلة "السياسة الدولية" من إصدارات الأهرام ، العدد 166 – أكتوبر 2006 ، وكان بعنوان : " العلاقة بين قرار التأميم والعدوان الثلاثى على مصر " . ونود أن نجتزئ فقرة وردت فى بحثه ، وبغض النظر عن تأييد أو معارضة ما جاء فى هذا البحث وفى هذه الفقرة . إنما الفكرة التى أود طرحها وإيصالها للقارئ هو أن الفرق بينا وبين الغرب المتقدم هو الأخذ بأسباب العلم وتطبيقه عملا . فهذا المحامى الأستاذ محمد على الغتيت قدم دراسة علمية للرئيس جمال عبد الناصر ، أوصى فيها برفع دعوى قضائية على شركة قناة السويس لاسترداد ما ضاع على مصر نتيجة تزوير قامت به الشركة تسبب فى ضياع أموال يخص مصر منذ تأسيس الشركة منذ عام 1869 وحتى عام 1956 ، ما يعادل رأس المال الشركة، وقد اكتشف هذا التزوير لجنة كانت مشكلة من كل من دكتور حامد سلطان والدكتور توفيق شحاته والدكتور فؤاد رياض .

نص الفقرة : (... عندما استدعي الدكتور عبد المنعم القيسونى وزير المالية آنذاك ، الأستاذ محمد على الغتيت فى 23 يوليو 1956 ، لكى يبلغه أن الرئيس ينوى تأميم شركة قناة السويس ، ويطلب منه وضع مشروع قانون لتأميم الشركة، أعترض الأستاذ الغتيت على التأميم ، وبنى اعتراضه على أساسين : الأول : إن تأميم الشركة سيعنى دفع تعويضات للمساهمين ، وسيؤدى ذلك إلى ضياع حقوق مصر فى الشركة . الثاني: إن تأميم الشركة سيعنى تعرض مصر للغزو العسكرى الغربى خلال 24 ساعة .

(.... ويقول الأستاذ الغتيت فى مقابلة أجريناها معه فى 8 و10 أغسطس سنة 1984 ، أنه جدد اقتراحه السابق بإقامة دعوى قضائية على شركة قناة السويس أمام القضاء المصرى (باعتبار أن شركة قناة السويس هى شركة مساهمة مصرية) لمواجهتها بمخالفتها لشروط الامتياز . وعقب اقامة الدعوى مباشرة ، تقوم مصر بوضع الشركة تحت الحراسة كاجراء تحفظى لحماية حقوق مصر ، إلى أن يفصل القضاء فى موضوع الدعوى . وكان رأى الغتيت أن هذا البديل يستند إلى القانون ، ولا يعطى مبررا للغرب للعدوان المسلح على مصر ، كما أنه يحفظ لمصر حقوقها فى حصص التأسيس ، وهى – فى تقديره – تعادل رأس مال الشركة ، كما أنه لا يلزمها بدفع تعويضات للمساهمين ، كما كان الأستاذ الغتيت واثقا بأن الحكم سيكون لصالح الحكومة المصرية ، وقد طلب الغتيت من الدكتور القيسونى إبلاغ هذا الرأى لعبد الناصر .)

(... وقد نقل الدكتور القيسوني اقتراح الأستاذ الغتيت إلى الرئيس . وقد أكد لنا السيد على صبري– فى مقابلة معه فى 13 أغسطس 1984 – أن هذا الاقتراح قد وصل فعلا إلى الرئيس . ولكن الدكتور القيسونى عاد فى اليوم التالى ، وأخبر الأستاذ الغتيت بأن الرئيس يبلغه : " جمد قلبك وخليك مع الله " وأنه ما زال يطلب منه إعداد مشروع قانون التأميم " ! .

مما سبق ، يتضح لنا بعد استعراض مشكلتين قوميتين فى زمنيين مختلفين وفى موضوع واحد تقريبا – أن حل أى مشكلة أو دراسة أى موضوع قومى ، ليس له إلا الطريق الشرعى (الدستورى) لحله ، ففى المشكلة الأولى تصدى لها نواب الأمة عن طريق أهل العلم والاختصاص ، فكان تقرير اللجنة المشكلة من قبل هيئة الجمعية العمومية(مجلس النواب) ، من أفضل التقارير الصادرة من المجالس التشريعية على الإطلاق ، لأن الأمة كانت هى التى كانت تشارك وتراقب وهى مصدر السلطات، وهذا كان عام 1910. أما المشكلة الثانية ، فلم يسمع أو يسمح لأهل الاختصاص أن يقول رأيه ، ولا أى مشاركة شعبية فى اتخاذ القرار . فضلا على أن المناخين مختلفين تمام الاختلاف . فكان العدوان كما تنبأ به أهل الرأى .. ولله الأمر من قبل ومن بعد . ولك الله يا مصر .

تابع / فى مصر ... البحث العلمى فى خطر

الربان / عبد الرحمن العوا الخبير المالى والإقتصادى

عندما يرى المرء رأى العين التطور وتحديث العلوم خارج بلادنا المصرية خصوصا و العربية عموما وعندما نرجع إلى تاريخ و نشأة العلوم و تطورها و الاختراعات التى قدمها القدامى فى منطقتنا للبشرية جمعاء ... لا يسعنا إذاً، إلا أن نشعر بالخجل و الأسى ..بل و الأسف على ما أصابنا من تدهور و اضمحلال وتخلف عن ركب التطور بلا سبب ..اللهم إلا عجز القائمين على أمانة وإدارة دفة العمليه التعليميه وتوجيه البحث العلمى بل وعدم صلاحيتهم لحمل هذه الأمانه.

فبعد أن كانت العلوم تصدر من عندنا إلى البلاد الغارقة فى الظلام ..أصبحنا نستورد " صور مجتزئة و مبتسرة " من بعض القشور التى يصدرها الغرب المتعلم المتقدم إلينا و حتى فى ترجمتها تبدو الركاكة و عدم التناسق فى مجموعها مما يجعل الطالب عزوفا عنها.

.. و بعد سنوات يقضيها الدارس فى المدارس لا يتعلم فيها شىء و لكن المهم أنها وسيلة لحجز رقم الجلوس للامتحانات فقط

أما الدراسة ذاتها فإنها تتم خارج أسوار المدارس بل والجامعات إعتمادا على الدروس المدفوعة الأجر

والمادة المقررة هى عبارة عن قوالب تحفظ عن ظهر القلب ليفرغها الدارس فى ورقة الإجابة ... و ليس عليه الإجتهاد و لا التطوير و لا التفكير إلا فى حدود الإطار (البرواز) الذى حكم عليه أن يحمله ولا يخرج عن حدوده .. ذلك حال الحقل الموجود لدى دولتنا واسمه التعليم و المفترض أن يخرج منهم المتعلمون ويفرز منهم العباقره و العلماء

و لكن للأسف كلنا يعلم نسبة الأعداد التى تتخرج من هذا الحقل والقدر الذى استوعبوه من الحشو الذى حشر فى أدمغتهم .

إذا تذكرنا و تحسرنا على أن علماء مثل د.احمد زويل و د. الباز و الطبيب مجدى يعقوب و د. مشرفة قد بزغوا فى بلاد المهجر بعد أن عانوا فى بلادهم لوجدنا الفضل إنما يرجع إلى عبقرية هؤلاء العلماء و تكوينهم الشخصى الذى هياه الله لهم لكى يتحررون من جدران السجن الفكرى الذى أدخلوا اليه فى بلادهم و الإكراه على التعليم المحدود المقلد للغير إلى رحاب الأفق و سعة الأرض التى تسمح للفكر الحر أن يعمل و يبدع و ينبغ .

إن أهم الأسباب التى تؤثر فى تخلف البحث العلمى بل التعليم برمته إنما تكمن وراء عقلية وسياسة القهر التى يمارسها الآباء و المسئولون عن التربية فى المنزل و المدرسة و النادى و الشارع

..... ارفعوا القهر عن أبنائكم فينتج لكم الزمان عباقرة

إذاً فإن أحد الأسباب التى أرادها دراويش منظومة البحث العلمى فى مصر هو طريقة القهر التى تمارس مع الإنسان منذ ولادته .

أما العدد الضئيل من العقول التى هربت من الوطن و لجأت إلى حيث إمكانية التعليم الحر و الفكر الحر و الإبداع العلمى فهو لن يعود .. لأنه فى مكانه هناك أنفع لنفسه وان فكر فى وطنه (لو أراد الوطن منه نفعا) فهو فى مهجره أكثر نفعا مما إذا كان هنا يعانى مما يعانى منه الجميع ..

.... و لكن دعنا لا نحلم أو نكذب و نقول أن هناك منظومة بحث علمى فى مصر .....

...... لا أظن أبدا ان هناك منظومة ... و لكن هناك محاولات فردية للانطلاق تقابلها إجراءات صارمة للكبت و الوأد لكل او معظم العقول المفكرة فى البحث العلمى و هى إما إجراءات ايجابية كالمنع أو العقاب أو الحرمان مثلا

أو سلبية مثل عدم إيجاد المناخ المناسب و إغلاق معامل البحث أو فتحها و لكن بلا إمكانيات .....و.. و الخ

... و لو هىء للبحث العلمى ميزانية مثل ميزانية وزارة الثقافة التى ترعى الراقصات و الممثلين و كتاب أعشاب البحر و غيرها

لو رصدت هذه الميزانية للصرف منها على منهج محدد أو خطة موضوعة للبحث العلمى فى إتجاه واضح أو لو إتجه المشرع إلى نقل تبعية البحث العلمى إلى هيئة مستقلة هادفة للربح وتمول بنسبه مئوية من عوائد كافة الضرائب وعائدات الدولة من بيع الخام البترولى والغاز وعائدات رسوم قناة السويس لرأينا الناتج الذى نتمناه

المهم أن يكون هناك صلح بين المسئولين والمجنى عليهم أصحاب هذا الوطن ...لن يحدث هذا إلا لو توافقت القوى الوطنيه فيما بينها على إصلاح الشأن الداخلى الذى بغيره لن يكون لهذا الوطن أى مستقبل.

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

"لا تنمو ملكات الإنسان بالوصول إلى الحقيقة بل بالبحث عنها "

المفكر الألمانى ليسنج

يمكن القول البحث العلمى فى مصر هو الحاضر الغائب حيث أن :

❖ **حضوره** : على صفحات الجرائد والمجلات وفى مناقشات وندوات ومؤتمرات الباحثين وأعضاء هيئات التدريس بالجامعات المصرية وإحتفال عيد العلم السنوى .

❖ **غيابه** : عن واقع حياتنا اليومية والعملية وخططنا المستقبلية فى التطوير والتنمية المحلية حيث :

1 – يحظى بالفتات من الإهتمام والدعم على المستوى القومى (ميزانية البحث العلمى فى مصر لا تتعدى 0.2 من الموازنة العامة للدولة)

2 – يفتقد الإمكانيات البحثية (معامل . أجهزة . معدات) وهى أكثر العوامل المؤثرة على مسيرة البحث العلمى .

3 – يفتقر الموارد المالية وهى وسيلة الحصول على الإمكانيات البحثية ووسيلة تدريب الباحثين وإرسالهم فى بعثات داخلية وخارجية لإكتساب الخبرات.

4 – يتصف ببيئة طارده لا جاذبة لكثرة العقول المصرية المهاجره التى تعد أحد صور الهدر للموارد البشرية المتميزة وللمستقبل وهو ما يطلق عليه نزيف العقول Brain Drain

الماضى .. والحاضر

سبقت الحضارة العربية أوروبا فى علوم الرياضيات والفلك والطب والصيدلة والفيزياء والكيمياء وغيرها حتى القرن الثالث عشر غير أن هذا السبق سرعان ما توقف لتتمكن أوروبا من تجاوزه محققه هذه الهوه الواسعة التى نشهدها الآن بينها وبين كل الحضارات الأخرى. وفى الماضى (القرن 18و19) غيرت الثورات العلمية مثل الآلات وطاقة البخار والكهرباء والطاقة الذرية وغيرها الحضارة بشكل غير معهود وفى الحاضر (القرن 20) إعادت ثورة الكمبيوتر (أجهزة ذات قدرات مطلقة وغير محدودة) والبيوجزئية (وصف جينى كامل لكل الكائنات الحيه) والكم (مواد ومصادر طاقة جديدة) والنانو تكنولوجى (تقنية قادرة على إعادة ترتيب الذرات التى تتكون منها المواد فى وضعها الصحيح) أعاد ذلك كله تشكيل مماثل وترك ذلك كله أعمق الآثار فى قطاعات إجتماعية وصناعية تزداد دوائرها كل يوم .

ويتبوأ المسئولون عن البحث العلمى فى الدول المتقدمة مركزاً متميزاً ضمن صانعى القرار طبقاً للتصنيف الموضوعى لشرائح المجتمع التى تلعب دوراً محورياً فى صناعة القرار ومتابعة تنفيذه ورصد إنعكاساته على المجتمع ويتطلع الباحثون إلى الفوز بجائزة نوبل الشهير . (المخترع الكيميائى السويدى الجنسية الفريد بيرنارد نوبل وتمنح سنوياً لأوائل الذين قدموا مساهمات جليلة لمصلحة البشرية) وعلى سبيل المثال لا الحصر نظريات كوبر نيكوس والإنجليزى داروين DARWIN وقوانين نيوتن وأرشميدس وإكتشافات لافوازييه LAVOISIER وباستير PASTEUR وإختراعات طائرة الإخوان رايت ولاسلكى ماركونى وتليفزيون جون بيرد ونسبيه الألمانى الأصل إينشتاين وفيمتو ثانية المصرى أحمد زويل و.. إلخ وهى كلها فى نتائجها تقنياتها غيرت وجه الأرض وحياة الإنسان ويعتبر تقدم العلم وأطراد البحث فيه ركيزة أساسية فى تطور الدول وتقدمها وتعدد مظاهر الإنجازات فيها وتدل التجربة على تقدم الأمم إعتمدت على العلم والبحث العلمى فى بناء حضارتها وتخلف تلك التى لم تدرك أهميته .

خلفية تاريخية ... ورؤية تحليلية

* العلماء المصريون نجوم فى الداخل والخارج وبجهدهم وطموحاتهم أعلنوا عن وجودهم فالموسوعات العالمية سجلت أسماؤهم والمجلات العلمية العالمية حافلة بأبحاثهم .

* المتابع لأحوال البحث العلمى فى مصر والتطورات الجارية فيه لا يملك إلا أن يصاب بمشاعر الصدمة وأحاسيس الإحباط وخيبة الأمل نتيجة ما وصلت إليه .

* أقدم مركز بحوث فى منطقة الشرق الأوسط هو المركز القومى المصرى للبحوث الذى أنشأ فى بداية ستينات القرن العشرين والذى يضم ثلاثة الاف عالم وباحث وهم نخبة علمية بحثية متخصصة مرموقة كما تم إنشاء وزارة البحث العلمى وأكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا وعشرات مراكز البحوث المتخصصة (بحوث الصحراء . البحوث الزراعية . بحوث تطوير الغازات و..الخ) بالإضافة إلى مراكز البحوث المتخصصة والمعامل الموجودة فى الكليات والمعاهد العليا .

* تقف الإمكانيات المادية والتجهيزية حجر عثرة أمام طموحات الباحثين الجادين فى إثبات وجودهم كما أن الفكر الإدارى أكبر عقبة أمام من يريد ان يثبت وجوده .

* لم تعط الفرصة للبحث العلمى فى مصر كى يترسخ ويتنفس فى التربة المصرية وهو ما يؤهله من إحتلال الهامش من منظومة مجتمع المعرفة والبحث والمعلومات.

* رغم أن لدى مصر 17 جامعة حكومية (فى مقدمتها جامعة القاهرة التى أنشأت عام 1908) و18 جامعة خاصة تضم أكثر من مليونى طالب جامعى إلا أن أياً منها لم تحظ بشرف الإنتساب إلى قائمة الخمسمائة جامعة المرموقة والأفضل فى العالم طبقاً لتقسيم

تابع / فى مصر ... البحث العلمى فى خطر

بقية المنشور فى الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

شنفهاى عام 2005 ووضعها الراهن يجعل التحويل عليها فى إحداث تحول نوعى فى البيئة البحثية وتحقيق إنجاز مصرى عالى محدوداً للغاية .

وجهات نظر علماء العالم

* قال هارولد فارموس : " هناك ثلاثة محاور رئيسية لعلم الذرة والكمبيوتر والچينات "

* قال جون هارنلى فى كتابه " الصناعات الإبداعية (مجلة عالم المعرفة الكويتية إبريل 2007) "أن الإبداع هو الذى سيقود الحياة الإجتماعية والإقتصادية خلال العقود القادمة ".

* قال المفكر الأمريكى ألفن توفلر فى كتابه " صدمة المستقبل : "تحولت العلوم والتكنولوجيا بمختلف أنواعها إلى أداة تضرب الكثير من الأسس القديمة والتقليدية السائدة بالمجتمع البشرى وتعيد تشكيلها وفق مفاهيم ومنظومات جديدة

* " قال تشارلس كترنج" يجب أن نهتم بالمستقبل لأننا سنقضى هناك.. بقية الحياة

* قال البروفيسور الأمريكى بروس البرتس"(مجلة العلم يناير 2007) أن تنمية ملكات الطلبة البحثية والمعرفة بجذبهم إلى تعميق قدراتهم العلمية بدلاً من الإكتفاء فقط بتوسيعها بشكل سطحى وأن زيادة وعى المجتمع بثقافة البحث العلمى وآثاره الإيجابية لتحسين التنمية المنشودة وأن إستقلال البحث العلمى عن أية ضغوط حكومية أو بيروقراطية يمكن من نشر العلم والمعرفة"

* قال توماس كون THOMAS KUHN: إذا كان العلم هو جملة الحقائق والوقائع والنظريات ومناهج البحث فإن العلماء هم الأفراد الذين أسهموا فى ميدان العلم بجدية بغض النظر عن نجاحهم وفشلهم فى ذلك.

أمجاد يا عرب .. أمجاد

أعطى الإسلام إهتماماً للعلم ودعا إتباعه إلى التعمق فى البحث والتفكير ليعرفوا أسرار الكون وإلى الإجتهاد لإستنباط حقائقه وفى كتابه "التفكير فريضة إسلامية" يؤكد عباس العقاد بالأدلة والبراهين وإستنادً إلى الآيات القرآنية والأحاديث النبوية أن الإسلام يحض على التفكير والتأمل والبحث حول ما فى الكون من مخلوقات وما به من أسرار

يشير تقرير التنمية البشرية العربية AHDR الثانى الصادر من برنامج الأمم المتحدة الإنمائى (أكتوبر 2003) إلى أن :

1 – المعرفة تكاد تكون الفريضة الغائبة فى الأمة العربية

2 – ضعف الإقبال على القراءة.

3 – ضحالة العقلية الثقافية العلمية العربية

4 – ضعف أدوات ووسائل النشر ونقص الإنتاج المعرفى وضحالة حركة الترجمة فى المجال العلمى

5 – ندرة الكتاب العلميين والمتخصصين فى الإعلام العلمى

6 – نسبة الباحثين والعلماء فى البلدان العربية 0.04% من جملة عدد السكان

* جدير بالتسجيل أن تطوير النهوض بالبحث العلمى العربى أصبح قضية عربية منذ أن تبنت القمة العربية فى الخرطوم عام 2006 المسئولية الجماعية لهذه القضية وجددت عزمها!! على القيام بها فى القمة العربية فى الرياض عام 2007 ويبدو أنه تجديد العزم على تحقيق الحكمة الساخرة المريرة وهى أنهم (إتفقوا على ألا يتفقوا على شئ) .. وليس عندى جديد أضيفه

* الإنفاق العربى على البحث العلمى شحيح جداً ويعد من أقل النسب فى العالم أن يبلغ واحد من عشرة فى المائة من صافى الدخل المحلى بينما تنفق اليابان مثلاً 2.78% من دخلها القومى على المجالات البحثية وبينما يضاهى إنفاق إسرائيل المستويات العالمية بل يزيد فى الواقع على إنفاق بعض الدول الأوروبية المتقدمة فضلاً عن أنها أى إسرائيل تمتلك برنامجاً ضخماً فى النانو تكنولوچى.

* لا تزال الدول العربية الممول الوحيد للبحث العلمى على العكس من الدول الصناعية التى يمول القطاع الخاص فى بعض منها ثلثى كلفة البحوث العلمية.

...وخطوات لابد منها

يحتاج النهوض وتطوير البحث العلمى فى مصر إلى :

أولاً: تطوير التعليم مضموناً وأسلوباً بإعتباره كما يقول مرسى عطاالله(الأهرام 12 أكتوبر 2007) ركناً أساسياً من أركان توفير رأس المال البشرى وبما يؤدى إلى فهم جديد ينتقل من مهمة تخريج أفواج متتالية من الباحثين عن فرصة عمل إلى مهمة تخريج كوادر بحثية مع ضرورة الربط بين مناهج التعليم وأهداف البحث العلمى.

ثانياً: يتعين كما يقول لواء دكتور أحمد زهران (مجلة العلم فبراير 2006) لتوظيف البحث العلمى فى خدمة التنمية الإنتاجية المتواصلة:

1 – تحديد مواصفات الإنتاج كما وكيفا طبقاً للمقاييس الدولية فى مختلف المجالات

2 – تحديد الإمكانيات والوسائل الفنية والبشرية المطلوبة بحثياً وتطبيقياً

3 – تحديد قاعدة سليمة للبيانات لكل عناصر الإنتاج ومواصفات ضبط الجودة

4 – تحديد المشاكل والمعوقات وأساليب التغلب عليها.

5 – تحديد وإعداد متطلبات الكوادر البشرية المهنية بما يتماشى مع وضع الفرد المناسب فى المكان المناسب لضمان تماشى الكفاءة الشخصية مع الكفاءة المهنية والإنتاجية.

ثالثاً: البحث والتطوير Research and development لا غنى عنهما لتحقيق تنمية صناعية كأحد مرتكزات الأمن الإقتصادى ويتطلب الأمر إعادة صياغة غايات البحث العلمى وأهدافه ومناهجه ومقرراته

رابعاً: الإستثمار فى البحث العلمى لا ينظر إليه كعبء ولكن كمكسب وكضرورة وليس ترفاً ويتطلب الأساس المتين للبحث العلمى والإبداع والإبتكار بيئة ناضجة سياسياً وثقافياً تؤمن بأن البحث العلمى ضرورة وطنية إستراتيجياً وأمنياً وإقتصادياً

خامساً: إنشاء شبكة دولية للربط بين علماء مصر بالخارج الذين يحملون جنسيات الدول المتقدمة والعلماء بالداخل كل فى تخصصه بعضهم البعض للإستفادة المتواصلة بخبراتهم وآرائهم ومشروعاتهم وإمكانية تشكيل جسر للتعاون فى مجال البحث العلمى.

سادساً: الإنفتاح على المراكز البحثية العالمية من خلال عقد الإتفاقيات المشتركة وتوقيع بروتوكولات التعاون والتبادل العلمى

سابعاً: إقامة جسور للتعاون مع الوكالات الفضائية العالمية (ناسا الأمريكية وإيسا الأوروبية) هذا لو سمح لنا الغرب بذلك.

ثامناً: الإهتمام بالعلماء والباحثين هو البداية الحقيقة لتنمية شاملة فى كل المجالات وهناك إحتياجاً واضحاً لإحداث تحول فى نوعية الإعداد والتثقيف لدى الباحثين مع مراعاة أوضاعهم الإقتصادية التى تؤهلهم لحياة كريمة يشعرون خلالها بأهميتهم ويستطيعون عبرها مضاعفة أنشطتهم

تاسعاً: الإعلام العلمى يحتاج إلى دفعة قوية(زيادة الإمكانيات. تدريب الكوادر. تنشيط الوعى المجتمعى) فالثقافة العلمية تهدف إلى تقريب العلم للجماهير بأسلوب مبسط ومشوق والتعريف بكل ما هو حديث ومتطور فى المجالات العلمية والتكنولوچيا وذلك من خلال وسائل الإعلام المختلفة (المقروءة . المرئية . المسموعة)

عاشراً: يجب ربط الأبحاث بكافة ميادين الإنتاج وتوسيع وتطوير قاعدة منظومة البحث العلمى من مفهوم إتاحته إلى مفهوم الإرتقاء بجودته وفق معايير محددة ومبادئ ومناهج أكاديمية معترف بها على المستوى الدولى مع الإستقلالية التامة مالياًوإدارياً

حادى عشر: البحث العلمى ليس مسألة تجارية بحته وإنما هو بالأساس قضية تتصل برفاهية المواطنين وحقها فى أن تكون شريكاً إقليمياً أو دولياً فى ميدان العلوم والتكنولوچيا ويقترح على محسن حميد مدير إدارة البحث العلمى بجامعة الدول العربية (مجلة شئوون عربية خريف2007)

1 – فرض ضريبة لصالح البحث والتطوير على الصناعة

2 – تخصيص نسبة من إيرادات الجمارك لهذا الغرض

3 – الدعوة إلى إنشاء وقفيات للبحث العلمى كما كان الخيرون فى الماضى يوقفون بعض أمواهم لأغراض تعليمية أو دينية.

4 – إصدار طابع بريد عربى بإسم البحث العلمى يعود جزء من عائده إلى المراكز البحثية

5 – إضافة ضريبة على تذاكر السفر بأنواعها

6 – تشجيع التبرعات الخاصة

7 – تشجيع التعاون الدولى للمشاركة فى التمويل إضافة إلى المؤسسات والمنظمات الدولية ذات الصلة

8 – تشجيع القطاع الخاص لتكون له مراكز البحوث الخاصة به والتى تسهم فى دفع عجلة التنمية

9 – إسهام الشركات الأجنبية التى تستخرج الموارد الطبيعية فى ميزانيات البحث العلمى

10 – تغيير نظام القبول فى المراكز البحثية وإعتماد نظام المسابقات والتعاقد المؤقت وعدم الترقى الأوتوماتيكى بمرور عدد من سنوات الخدمة ورفع مستوى الأجور والحوافز والمكافآت ووضع كادر مالى خاص للباحثين

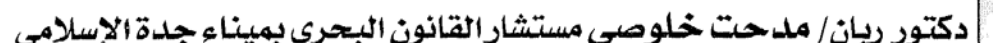
11 – خلق بيئة بحثية متحررة من القيود البيروقراطية المكبلة للحركة والإبداع والتى تعتمد على الكفاءة وتحترم الباحث

والآن.. هل من منقذ؟

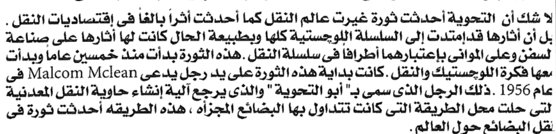
تطوير ورفع كفاءة البحث العلمى فى مصر ليس شيئاً ينبغى إنتظاره بل هو شئ يتعين إنجازه وحيث أن البحث العلمى سقط من حساب الأولويات المصرية فهو يئن من المشاكل التى أوقفت مسيرته. والأمر يتطلب خطة إنقاذ

فهل من منقذ؟

****



ثورة التحوية وآثارها على الموانى



دكتور ربان/ مدحت خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى

لا شك أن التحوية أحدثت ثورة غيرت عالم النقل كما أحدثت أثراً بالغاً فى إقتصاديات النقل . بل أن أثارها قدإمتدت إلى السلسلة اللوجستية كلها وبطبيعة الحال كانت لها أثارها على صناعة لسفن وعلى الموانى بإعتبارهما أطرافا فى سلسلة النقل .هذه الثورة بدأت منذ خمسين عاما وبدأت معها فكرة اللوجستيك والنقل .كانت بداية هذه الثورة على يد رجل يدعى Malcom Mclean فى عام 1956 . ذلك الرجل الذى سمى بـ" أبو التحوية " والذى يرجع آلية إنشاء حاوية النقل المعدنية لتى حلت محل الطريقة التى كانت تتداول بها البضائع المجزاه ، هذه الطريقه أحدثت ثورة فى نقل البضائع حول العالم .

كانت أول رحلة لسفينة حاويات فى أكتوبر 1957 هى السفينة The gate way والتى كانت رحلاتها بين نيويورك - فلوريدا - تكساس -كانت سعة هذه السفينة من الحاويات 226 حاوية.

كان لثورة الحاويات أثارها فى خفض نفقات النقل وكان لذلك أثره فى الإقتصاد العالمى .

فى عام 1956 كانت أغلب البضائع تشحن وتفرغ باليد ، وذلك بمناولتها بواسطة عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفة عملية المناولة آن ذاك هى 5.86$ دولار أمريكى للطن أما بعد إستعمال الحاويات فى النقل أصبحت تكلفتها 16 سنتاً فقط لكل طن للشحن على السفينة .

فى هذا المقال سأتناول الآثار التى ترتبت على ثورة التحوية وكيف أثر ذلك على الموانى

الزيادة فى سرعات السفن

تبع ثورة التحوية تقدم فى سرعات سفن البضائع عامة وسرعات سفن الحاويات على وجه الخصوص . حيث أنه بعد ظهور سفن الحاويات قام التنافس بين سفن البضائع العامة التى تنقل البضائع مجزأة وسفن الحاويات ذلك أن الأولى حاولت تعويض الوقت المستغرق فى الميناء وهو ما تتفوق فيه سفن الحاويات بتقليل الوقت الذى تستغرقه السفينة فى البحر حيث زادت من سرعتها بين 19 – 21 عقده . وهذا الذى جعل "مكلين" الذى كان آنذاك يمتلك شركة "بان اتلانتيك" للنقل البحرى إدخال 8 سفن حاويات سريعة جداً (SL–7) إلى أسطول شركته نلك السفن التى بلغت سرعتها 25 عقدة . فى فقرة تالية سأستعرض للتطور الذى حدث فى الأجيال المختلفة لسفن الحاويات وسيتضح منها أن سرعات سفن الحاويات مستمرة فى الزيادة

التطور فى الحاويات

حتى عام 1960 كان تطور سوق الحاويات بطيئاً . حيث أنه حتى أواخر عام 1960 لم يكن لدى الكثير من الموانى رافعات قادرة على رفع الحاويات من وإلى السفينة . وهذا بوضح لنا أن سوق الحاويات مرتبط إرتباطاً وثيقاً بالبنية الأساسية فى الموانى . فى أغسطس 1690 عقد "مكلين" إجتماعاً لمناقشة موضوع النظرة المستقبلية للتحوية وقام مكلين وموظفيه بتطوير فكرتهم عن النقل بالنظر إلى الفلسفة التى من أجلها دخل هذا النظام وهو السرعة وتقليل النفقات . وفى النصف الثانى من الستينيات قدمت شركة SEA LAND SERVICE التى كانت آن ذاك مملوكة لـ "مكلين" فكرة جديدة هى فكرة تسليم الحاويات من الباب إلى الباب وذلك بنقلها داخل الأقاليم على شاسيه رأى"مكلين" أن التطور فى صناعة الحاويات يكون عن طريق "التنميط" بمعنى وجود نمط للحاويات وهذا من شأنه تطوير صناعة النقل كلها . بحيث لا يقتصر على نقل الحاوية بحراً بل نقلها براً على شاسيه من إقليم إلى إقليم لذلك ساعد التنميط فى تطوير النقل متعدد الوسائط .

التطور فى سفن الحاويات

كان التطور فى سفن الحاويات بطيئاً حتى منتصف الستينات الا أنه خلال الأربعين عاماً السابقة أصبح التطور مستمر وسريع فى سفن الحاويات وذلك ما نوضحه بعد :

الجيل	سنة البناء	أسم السفينة	حمولتها الكليه	حمولتها الوزنيه	الطول بالمتر	العرض بالمتر	الغاطس بالمتر	السرعه عقده
الأول	1968	Elbe E	13000	11225	170.84	24.5	7.89	20
الثانى	1970	sydney E	27500	33350	225.83	30.5	11.58	22
الثالث	1991	Hannover.E	58783	64500	294	32.25	13.52	23
الرابع	2001	Hamburg E	88493	100003	320.28	42.8	14.5	25.3
الخامس	2005	Colombo E	93750	103800	335.07	42.8	14.5	25
السادس	2005	Gudrun M	97933	115700	367.28	42.8	15	25



الجدول السابق يوضح لنا الزيادة المستمرة فى حمولات سفن الحاويات ، هذا بالإضافة إلى الزيادة فى طولها وعرضها وغاطسها وسرعتها وكل عنصر من هذه العناصر يتطلب تزويد الموانى بإمكانيات معينة. ثم ماذا لو وصلت سعة السفينة حاويات إلى أقصى سعة مسموحة للسفن العابرة مضيق "ملكاً " والتى تسمى Max Malaca وهى 1800 حاوية مكافئة (TEU)

تطوير الموانى

سبق أن ذكرنا ان الفلسفة التى من أجلها دخل نظام التحوية وهى السرعة وقلة النفقات إلا أن الهدف من التحوية لن يتحقق مالم يقابله ثورة فى تطوير الموانى . والتاريخ يوضح لنا كيف نجح ميناء روتردام فى تطوير تجهيزاته إلى أن أصبح أكبر ميناء فى العالم ليس فقط فى شحن الحاويات وإنما أيضاً لشحن جميع أنواع البضائع .

فى الثالث من مايو 1966 وصلت سفبنة الحاويات Fair Land إلى مبناء روتردام لأول مرة وشحنت حاوياتها (35 قدم) بواسطة روافعها الذاتيه ، كانت هناك ثلاث سفن أخت جميعها سعتها 226 حاوية تعمل أسبوعياً بالإشتراك مع السفينة Fair Land فى نقل الحاويات بين شمال أمريكا وشمال غرب أوروبا . حتى ذاك الوقت لم تكن الموانى مزودة بروافع لشحن وتفريغ الحاويات . وبعد عشر سنوات بدأت التحويه فى أوروبا وفى ميناء روتردام وبعد أربع سنوات أصبح ميناء روتردام أكبر ميناء فى العالم لشحن جميع أنوا ع البضائع

كان مدير الميناء فىذلك الوقت F.Posthuma الذى أدرك الوضع الضخم لبضائع الحاويات والرابطة الوثيقة بين ثورة التحوية والموانى فانشأ علاقه حسنة مع "مكلين" وأكد على إنشاء بنية أساسية لتداول الحاويات وكانت نتيجة العلاقات الحسنة مع "مكلين" أن أصبح ميناء روتردام مركزاً للنشاط الأوروبى وأكبر عميل للحاويات وأول ميناء "اوتوموتيد" كان هذا هو الوضع بالنسبة لميناء روتردام أما الموانى التى لم تدرك مبكراً أهمية الرابطة بين ثورة التحوية والموانى وأنه لابد أن يكون تطوير الموانى متزامناً مع كل تطور فى التحوية وسفن التحوية فقد واجهت أنشطتها الصعاب .

عناصر التطور فى الموانى

1 - زيادة عدد الأرصفة وإتساع الساحات

أوضحت فى فقرة سابقة أنه قبل ثورة التحوية كانت سرعات السفن منخفضة بالمقارنة بالزيادة فى سرعتها بعد نشأة ثورة التحوية ، وزيادة سرعات السفن يترتب عليها زيادة تردد السفن على الميناء ، لذلك أصبحت أعداد الأرصفة فى الموانى غير قادرة على إستيعاب جميع السفن المترده على الميناء . إذا أضفنا إلى ذلك أن تجهيزات الموانى كانت غير قادرة على إيفاء متطلبات سفن الحاويات مما ترتب عليه طول مدة البقاء

تابع ثورة التحوية وآثارها على الموانى

على الرصيف ، وترتب على ذلك كله ظهور مشكلة إزدحام نسبة عظمى من موانى العالم وأصبحت السفن تعانى من مشكلة الإنتظار لدورها خارج الميناء ، وأصبحت الموانى تعانى من تكدس السفن خارجها إنتظاراً لدورها وما يترتب على ذلك من فرض غرامات تأخير على الموانى . هذه الظاهره عانت منها الموانى فى السبعينات لدرجة أن إنتظار السفن وصل فى بعض الموانى إلى أكثر من شهر . لذلك أصبحت الموانى فى حاجة ملحة إلى زيادة عدد أرصفتها وإتساع هذه الأرصفة لتسمح بتداول الحاويات مع الحاجة إلى إنشاء ساحات واسعة لتخزين الحاويات هذا بالإضافة إلى تجهيز هذه الساحات بما يلزم للحفاظ على الحاويات . كما أن عملية رص الحاويات فى الساحات تتطلب الحاجة إلى جرارات وعربات شوكة لتحريك الحاويات ورفعها ورصها داخل الساحات .

مما سبق يتضح أن عدد الأرصفة بالموانى وإتساعها وإتساع الساحات يجب أن يتواكب مع التقدم فى التحوية والتقدم فى صناعة السفن وكل تطوير من جانب التحوية أو سفن الحاويات يجب أن يقابله تطور فى الموانى .

2 - أثر التحويه على النقل بالسكك الحديدية

أوضحنا فى فقرة سابقة أن التحوية والتنميط ساعدا على تطور النقل متعدد الوسائط ووسائط النقل داخل الأقاليم تشمل النقل على الطرق وكذلك النقل على السكك الحديدية وتتميز الأخيرة عن النقل على الطرق بأنها أسرع حيث تصل سرعة القطارات إلى 300كم /ساعة بينما لا يستطيع النقل على الطرق أن يحقق هذه السرعة . كما أن النقل على الطرق يستعمل الوقود ومن ثم يتأثر بالزيادة فى أسعار الوقود وهذا لايتوافر بالنسبة للنقل على السكك الحديدية لأن القطارات يمكن تسييرها بواسطة الكهرباء . كما أن النقل على السكك الحديدية يتم فى جميع ظروف الرؤية وهذا ما يفتقر إليه النقل على الطرق .

لذلك حتى يحقق نظام التحوية الفلسفة التى من أجلها وجد هذا النظام يتعين تزويد الموانى بخطوط للسكك الحديدية لنقل البضائع خارج الميناء وإتمام النقل من الميناء ومع ذلك تقتصر خدمه النقل على السكك الحديدية على الخدمة من المحطة إلى المحطة ويترك التوزيع النهائى لمتعهدى النقل على الطرق للتوصيل للباب وإتمام النقل متعدد الوسائط، على ذلك كان لإدخال نظام الحاويات النمطية أثره فى تحسين وضع السكك الحديدية ومد خطوطها إلى داخل الموانى

3 - تجهيز الميناء

أول عائق واجه الموانى بعد نشأة ثورة التحوية هو عدم وجود روافع لديها لشحن وتفريغ الحاويات وقد رأينا فى البداية أن "مكلين" واجه هذه الصعوبية فى أواخر الخمسينات بتزويد السفينة ذاتها برافعات لإستخدامها فى مناولة الحاويات وكان لابد من تزويد الموانى بروافع قادرة على حمل أثقال كبيرة وسريعة حتى لا تمكث السفينة فى الميناء وقت طويل.

1 - تطوير الروافع

مشكلة الرافعة هى أنها تؤدى حركتين حركة رأسية وحركة أفقية وعند الإنتقال من الحركة الرأسية إلى الأفقية والعكس تحدث "أرجحة" للثقل المعلق على الرافعة مع الأخذ فى الأعتبار ثقل الحاوية يتضح خطر سقوط الحاوية بسبب "الأرجحة" وما قد ينتج عن ذلك من وفيات وخسائر . لذلك ظهرت الحاجة إلى تزويد الموانى بنوع من الروافع يُمكن معه السيطرة على الفترة الزمنية "للأرجحة". وكان ذلك بإنشاء رافعة حدت من إتساع "الأرجحة" وخفضتها إلى 12 بوصة فقط بمعنى أن مسافة "الأرجحة" الإبتدائية عند الإنتقال من حركة إلى أخرى لا تتعدى 12 بوصة (30سم) وتخفض إلى الربع خلال خمسة ثوانى . وقد أنشأ هذه الرافعة paceco .وقد أنشأها لتتعامل مع السفن السريعة التى أدخلها "مكلين" إلى الخدمة وكثير من هذه الروافع ظلت تعمل لأكثر من ثلاثين عاماً إعتباراً من السبعينات ، وقد أدخلت عليها تعديلات فى الثمانينات.



2 - تزويد الموانى بقاطرات قوية

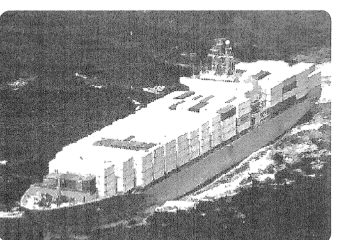
يحتاج المرشد أو ربان السفينة إلى تدوير السفينة لتكون مقدمتها فى إتجاه فتحة البوغاز للخروج من الميناء ولم تكن هناك مشكلة بالنسبة لهذه المناورة أو أى مناورة أخرى تجريها السفينة لأن إتساع الميناء كان يسمح بذلك . إلا أنه كما إتضح لنا عاليه منذ السبعينات تعدت حمولات سفن الحاويات متوسط حمولات السفن الذى كان سائداً فى الخمسينات ومنذ السبعينات وحتى الآن التزايد مستمر فى حمولات سفن الحاويات . وهنا تكمن الصعوبية بالنسبة للموانى الذى لا يسمح إتساعها بتدوير السفينة بوسائلها الذاتية أو بالإستعانة بقاطرات ذات إمكانيات محدودة، المشكلة بالنسبة لتدوير هذه السفن الضخمة أنها فى حاجة إلى قاطرات قوية مزودة بإمكانيات تسمح بمناورة السفينة بسلام . كما أننا إذا وضعنا فى الإعتبار وجود ظروف جوية سيئة لإتضح لنا أهمية تزويد الموانى بقاطرات عالية الإمكانيات لتتعامل مع سفن الحاويات الضخمة خاصة أن سفن الحاويات لها إنشاءات عالية وأنه فى ظروف الجو السيئة تعوق الرياح مناورة السفينة بأمان ، كما أنها بسبب حمولتها الكبيرة تكون مسافة الإيقاف طويلة لذلك تحتاج إلى قاطرات على درجة عالية من الكفاءة لمساعدتها على المناورة .

3 - تعميق الممر الملاحى

أوضح الجدول السابق عرضه فى هذه المقالة أن غاطس سفن الحاويات وصل إلى 15 متراً وهذا يعنى أن هناك كثيراً من الممرات الملاحيه المؤديه إلى مدخل الموانى وكذلك الأعماق داخل الميناء أصبحت مياهها ضحلة بالنسبة لهذه السفن أخذاً فى الإعتبار أنه عند الإبحار فى الممر الملاحى يتعين ترك مسافة أمان بين قاع السفينة (keel) وقاع البحر تعادل نصف غاطسى السفينة تجنباً لتأثير جذب القاع Squat وهذا يعنى أن العمق الأمثى لإبحار السفينة بأمان يساوى مرة ونصف مقدار غاطس السفينة . حيث أن هذا العمق سيجنبها القيود الناشئة عن المياه الضحلة .

بالإضافة إلى ذلك عمق المياه عند الأرصفة حيث أن نسبة كبيرة من الأرصفة لا يصل عمق المياه عندها إلى هذا العمق مع ضرورة الأخذ فى الإعتبار بالنسبة للموانى المعرضة لتأثير تيارات الجذر أنه بعد دخول السفينة أثناء الماء العالى تجنح أثناء الواطى

لذلك يتضح لنا أن الممرات الملاحية المؤدية إلى مدخل الميناء وكذلك مياه الميناء وعند الأرصفة فى حاجة إلى تعميق حتى يمكن أن تستقبل هذه السفن .



4 - مد حاجز الأمواج وإنشاء موانى جديدة

كانت الموانى فى الخمسينات وقبل ثورة التحوية صغيرة وإتساعها كان يسمح بمناورة ودوران السفينة بأمان داخل الميناء ، كما كانت الأعماق تسمح للسفن أن تبحر بأمان داخل هذه الموانى . إلا أنه بعد ثورة التحوية أدركت العديد من الموانى أنه لابد أن يقابل ثورة التحوية تطور فى الموانى وتوسيعها بمد حاجز الأمواج لتوسعة الميناء أو إنشاء ميناء جديد

وقد كان الحل الأخير هو الأفضل فبعض الدول أنشأت موانى جديدة خاصة بالحاويات تستقبل سفن الحاويات وزودتها بعدد من الأرصفة يكفى السفن المترددة على هذا الميناء مع قابليته للإتساع فى المستقبل وزودتها بساحات لتخزين الحاويات . واختارت لهذا الميناء منطقة ذات أعماق كبيرة . والبعض الآخر أنشأ حاجز أمواج جديد وأرصفة جديدة فى منطقة مجاورة للميناء القديم .

يتضح لنا من الإستعراض السابق أن ثورة التحوية قابلتها ثورة فى الموانى . كما يتضح لنا أيضاً أنه مادامت الحاويات فى تطور مستمر ومادامت سفن الحاويات تتزايد حمولتها ومقاييسها وعمقها يتعين مراقبة على التطور بعناية وأن تستعد الموانى للتطور مع تطور سفن الحاويات . وهذا الأمر ليس فقط بالنسبة لسفن الحاويات بل بالنسبة للنوعيات المختلفة من السفن المتخصصة.

من أرشيف الدراسات البحرية الهندسية

"From The Maritime Engineering Studies Archive"

Complete Port Autonomy In The Modern Planning Trends

Prepared By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad

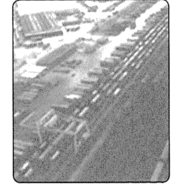
"Coastal & Port Engineer"

Port planning and design is considered as a state of sensitive art, which require a high level of experience and a complete awareness with its recent/modern trends. Recently, the function of the port is too much developed to be a complete industrial centre for added value industries. Besides, the international port autonomies concentrated their efforts on developing the port transportation mechanisms, which are known internationally as (Port Hinterland Connections). These connections include (Road, rail, inland canals, pipelines and air transport). Each mode of transport to be used for handling the suitable commodities for its service style. For the services, modern international port autonomies provide what is internationally known as (Supply Chain). The logistic centres services are considered as backbone parts of that complete dependent chain. Added value industries include many activities as refinery for liquid bulk commodities, cars check and collectivistic activities, wood cutting and manufactory, dry bulk backing and other many industrial activities. Figures (1) through (8) present some examples for such activities.

All the industrial activities, the supply chain components and port hinterland connections are managed under EDI (Electronic Data Interchange) system. This system makes the connection between the port activities and other ports, shipping lines, customers and air lines easy and efficient. In the modern port autonomies, high attention is given for the environmental affairs. This always reflected on the green areas around the port to give it the suitable breath, reduce the cargo handling environmental effects and gives an excellent decoration. Fig. (9) presents the environmental interest green areas for the modern European port autonomies.



Fig. (1) Petrochemical industry



.Fig. (2) Rail connection network



.Fig. (3) Dock repair services

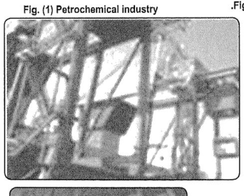
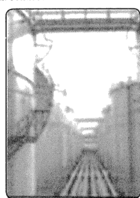
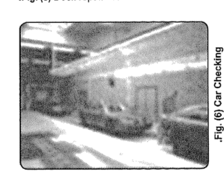


Fig. (4) Fruit Handling



.(Fig. (5) Storage tanks (LNG



.Fig. (6) Car Checking

Fig. (7) Plastic Industry

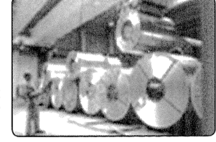
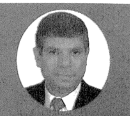


Fig. (8) Steel Manufactory

Fig. (9) Environmental Interest Green Areas

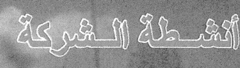


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

The Egyptian Marine Supply& Contracting Co.

لواء بحرى أ.ح/ منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب





أنشطة الشركة

تموين سفن

أشغال عامة وبحرية

توريد مياه

معدات وادوات بحرية
Marine equipments & Tools



روافع ولوازمها
Rigging & Ropes Tackles



بويات بحرية
Marine paints

حبال وأسلاك
Wires &Ropes



مياه عذبة
Fresh Water



أدوات كهربائية
Electrical Articles

معدات أمان
Safety Equipment

السجائر الأجنبية
Foreign Cigarettes







المركز الرئيسى : ٢طريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٤٨٧٠٥٥٠(٣)(٢٠٣)+ / فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠(٣)(٢٠٣)+
برقيا (كونساب) بجميع موانى جمهورية مصر العربية
Webside : www.consupegypt.com E-mail: consup٢@hotmail.com





أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

علاء ندا

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

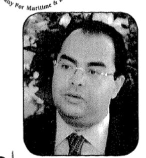
ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك







أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد سعد زغلول

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس مجلس إدارة

شركة دمياط لتداول

الحاويات والبضائع

ويتمنون لسيادته

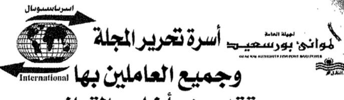
كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد صديق

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس

الهيئة العامة

لموانى بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك


اللواء بحرى
حسين الهرميل

أستقبل ميناء دمياط صباح يوم الخميس 2007/10/11 السفينة British Emerald فى أول رحلة عمل لها على الإطلاق والسفينة تعد أكبر سفينة تعمل كناقلة للغاز الطبيعى المسال بالعالم:

بيانات السفينة:
جنسية السفينة : بريطانية
الصناعة : كوريا الجنوبية – ترسانة البحرية "هونداى"
مدة التصنيع: 37 شهراً تقريباً
تاريخ العمل: 2007/6/25
أبعاد السفينة: طول 288 متر – عرض 44 متر–الغاطس 11.47متر
قادمة من ميناء: أولسان – كوريا الجنوبية وهو نفسه ميناء التصنيع
مغادرة إلى ميناء: جوانج مانج – كوريا الجنوبية
الطاقة القصوى للحمولة : 155 ألف متر مكعب من الغاز الطبيعى المسال وسيتم شحن 98.5% طبقاً لتعليمات الأمان.

وتعتبر هذه السفينة رقم 168 من ضمن سفن تصدير الغاز الطبيعى المسال المترددة على محطة سيجاس بميناء دمياط.

إجراءات الأمان بالسفينة تم تصنيع السفينة طبقاً لأحداث نظم الأمان العالمية وطبقاً لكل الإتفاقيات والمعاهدات الدولية.

الإجراءات التى قامت بها إدارة الميناء قبل وصول السفينة:

1 – تم عقد لقاء مع الشركة المشغلة والمرشدين ومسئولى الإدارة البحرية بالميناء فى يوم 2007/10/9 لشرح إجراءات السلامة والإرشاد لهذا النوع من السفن.

2 – إتخاذ إجراءات التأمين الشاملة لهذا النوع من السفن هذا وقد رست بالميناء لمدة 60 ساعة تقريباً لتنفيذ إجراءات الشحن للغاز.

وقد كان فى أستقبال السفينة اللواء بحرى / حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط حيث رحب بربان السفينة الذى أبدى إعجابة الشديد بالميناء وبالإجراءات التى تمت أثناء دخول وتراكى السفينة.



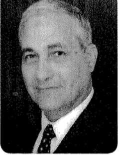
يوم البحرية العالمى

كلمة معالى أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية ألقاها اللواء/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى

بورسعيد أفضل ميناء واللواء شيرين حسن يفوز بلقب شخصية العام

أقام قطاع النقل البحرى إحتفالاً بيوم البحرية العالمى بقاعة مؤتمرات هيئة ميناء الأسكندرية وبدأها اللواء بحرى مختار عمار رئيس القطاع بإلقاء كلمة معالى أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية. وقد شرف الحفل اللواء طيار صفاء كامل نائب محافظ الإسكندرية وأشار اللواء بحرى مختار عمار إلى أن الإستفتاء العام لقطاع النقل البحرى أسفر عن إختيار ميناء بورسعيد كأفضل ميناء وذلك لمعدلات الأداء والإستثمارات التى شهدت طفرة كبيرة فى السنوات الأخيرة حيث تبلغ قيمتها نحو 10.5 مليار جنيه منها 4 مليارات قائمة بالفعل بالإضافة إلى أن معدلات الأداء قفزت بالميناء ليحتل المركز الثالث فى تداول الحاويات على مستوى البحر المتوسط

كما أسفر الإستفتاء أيضاً عن إختيار اللواء شيرين حسن رئيس هيئة ميناء بورسعيد كشخصية العام وميناء بورت غالب السياحى بمرسى علم وأدكو كأحسن ميناء بترول وميناء الرأس الحجرية فى سفاجا كأحسن ميناء تعدين والسفينة دهب كأحسن سفينة هذا العام وهى مملوكة لشركة الملاحة الوطنية التى تعتبر من كبرى شركات الملاحة فى مصر.

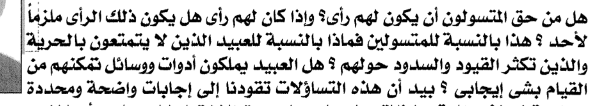

اللواء/ مختار عمار


اللواء/ شيرين حسن

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

المتسولون ... ليس لهم حق الإختيار



هل من حق المتسولون أن يكون لهم رأى؟ وإذا كان لهم رأى هل يكون ذلك الرأى ملزماً لأحد ؟ هذا بالنسبة للمتسولين فماذا بالنسبة للعبيد الذين لا يتمتعون بالحرية والذين تكثر القيود والسدود حولهم ؟ هل العبيد يملكون أدوات ووسائل تمكنهم من القيام بشى إيجابى ؟ بيد أن هذه التساؤلات تقودنا إلى إجابات واضحة ومحددة وصادمة فى نفس الوقت ! فالمتسولون ليس لهم حق الإختيار ! ليس لهم رأى ! لا يسمعهم أحد ولا يلتفت إليهم أحد ! أنهم على هامش الحياة ينتظرون نظرة عطف من الآخرين ! وهؤلاء الآخرون دائما لهم مصالح تتعارض دائما مع مصالح هؤلاء المتسولون ، والمتسولون الذين أقصدهم ليسوا هم الذين يفترشون الغبراء ويلتحفون السماء أما المساجد والكنائس وفى المناسبات والأعياد وفى الشوارع الراقية والأماكن السياحية ..

إن المتسولون الذين أقصدهم هم أنفسهم العبيد الذين أشير إليهم .. المتسولون والعبيد .. قد يكونوا أشخاصاً أو جماعات وقد يكونوا دولاً والجديد أنهم أصبحوا امما .. نعم أمة من المتسولين والعبيد !! إنهم يتسولون الهواء الذين يتنفسونه يتسولون كسرة الخبز يتسولون شربة الماء يتسولون الكلمة يتسولون الحرية يتسولون التسول ذاته

هل من يتسول كل هذا يستطيع أن ينتج ؟ هل يستطيع يبيع ؟ يستطيع أن يحكم ؟ هل يستطيع أن يستشرف المستقبل ويبنى طموحاً ؟ كلا وألف كلا ...

لا يستطيع هؤلاء فعل أى شئ فى أى وقت لأى شئ لذلك فالمستقبل يحتاج إلى عمل .. عمل دؤوب .. عمل مخلص بداية عمل .. هو التخلص من الإحساس بالعبودية والدونية الإقلاع عن عادات التسول قد تكون هى البداية الصحيحة اللازمة لإحداث عمليات التصحيح والتصويت على جميع المستويات الشخصية والجماعية ثم على مستوى الدول ثم على مستوى الأمة بأثرها .. إن أمتنا العربية وأمتنا الإسلامية تعيش حالة تسول تلك الحالة تأصلت وتعمقت وضربت بجذورها فى أعماق الجميع حتى بات الجميع على قناعة تامة بأنه متسول لقد سبق أن تسولنا وإعتذارا ممن خاضوا فى الرسول محمد صلى الله عليه وسلم وسبق أن تسولنا كلمات إدانة وكلمات إستنكار من المنظمات الدولية وسبق أن تسولنا مساعدات ومعونات وما زلنا نتسول سلاماً لن يجئ أبداً إننا ضعفاء ومتسولين وعبيد هذه هى الحقيقة المجردة والتى لا يستطيع أن ينكرها أحد ولكن ماذا بعد؟

هل نكتفى بالبكاء على اللبن المسكوب ؟ هل نكتفى بالصراخ والعويل ؟ أننا جميعنا بخير ونحسن الكلام .. جميعنا يحسن التفكير .. أن نتفق جميعنا يحسن عرض الأفكار .. جميعنا يحسن إنتقاد الآخر وإلقاء التهم على الآخر .. لكن جميعنا لا يملك أن يقوم بعمل إيجابى أننا نحسن الكلام لكننا لا نحسن العمل ، نحسن نقد الغير لكننا لا نجرؤ على إنتقاد أنفسنا ، نرسم الخطط لكننا لا نستطيع أن ننفذها ونضعها موضع التنفيذ ، ها أنا أبدو موفقاً وأنا أنتقد غيرى ليس ذلك فحسب بل أقوم بإنتقاد أمتى ! ولكن ماذا فعلت ؟ وماذا عساى أن أفعل ؟ لا بد من البداية .. البداية الصحيحة فيما أرى أن نحسن وندقق فى القيام بأعمالنا .. وظائفنا ، يجب علينا ان نتقن اعمالنا ونتقى الله فى أعمالنا .. كل منا فى وظيفته وفى شركته وفى مكتبه وفى أمواله وفى متجره وفى مصنعه وفى زراعته ، عليه واجب بل واجبات متعددة جميع هؤلاء لو أتقنوا أعمالهم وطبقوا قواعد الأمانة التى خصها علينا ديننا الحنيف (أن الله يحب أذا عمل أحدكم عملا أن يتقنه) (لا يؤمن أحدكم حتى يحب لأخيه ما يحب لنفسه) نتمسك بشكليات الدين وتركنا جوهره ، إننا ندقق ونتطرف ونقسوا على أنفسنا فى ما لا يهم على الإطلاق ، ونترك أهم ملامح جوهر الدين الحنيف إننا على دين راقى رائع عظيم وبين أيدينا كتاب لم يترك صغيرة ولا كبيرة ولم يبق إلا أن نكون رجالا ولكن كيف ؟؟؟



فيما يبدو

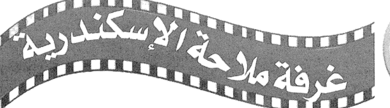
* التغييرات المتوقعة عقب إنتهاء أعمال المؤتمر العام للحزب الحاكم يتم التكتيم عليها وكأنها سر من الأسرار الحربية وهذه أهم مظاهر التخلف والرجعية وغياب الشفافية وأبسط قواعد الحرية يجب ان يعلم الشعب ما يدور خلف المكاتب المكيفة لا بد للشعب أن يعرف الوزير الذى أدى ونجح والوزير الذى أدى إلى وقوع كوارث وحرائق أودت بأرواح الآلاف .

* كلما تذكرت حادث العبارة السلام والمشهد الجنائزى الحزين الذى كان عليه أهالى الضحايا وكلما طالعت التقارير والتقارير المضادة التى تؤيد وتدافع وتبرى ساحة رجل البر والتقوى ممدوح باشا إسماعيل ينتابنى إحساس بالقهر ويخيل إلى أنى سوف أنفجر غيظا وأحس أن المذنب حقا ليس ممدوح هذا وإنما هناك (هذا) آخر لا بد وأن ينتظر جزاؤه هذا الجزاء أدعو الله أن يرينا منه فيه آية .. اللهم أرنا فيهم آية من آياتك .. اللهم كل من شارك فى ظلم وذل وإحباط هذا الشعب أرنا فيهم آية من آياتك العظيمة

* كلما نظرت لعبد الأحد جمال الدين الذى نصبوه زعيماً للأغلبية بمجلس الشعب أحس بالضيق الشديد فهذا الرجل لا أطيقه لا صوت ولا صورة ولا رأى ولا تعليق .. حرية شخصية..

* لماذا يصر الحزب على إختيار عناصر فاسدة فى مواقع عديدة على مستوى القاعدة فهناك المرتشى وهناك المختلس وهناك من ينتظر الفرصة ألم يأن للقائمين على هذا الحزب أن يفكروا فى مصلحة هذا البلد قبل مصلحة الأشخاص ؟؟







صدر
قرار السيد وزير النقل
رقم 405 لسنة 2007 فى 2007/10/1
بشأن إعادة تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية (2007 - 2011) وبناء عليه فقد تم عقد إجتماع لمجلس إدارة الغرفة مساء يوم الأثنين الموتفق 2007/10/1 وذلك لتشكيل المجلس وهيئة المكتب التنفيذى حيث شكل المجلس من السادة:

محمد منصور — مختار عمار — محمد مصيلحى

السيد الأستاذ/ محمد مصيلحى	رئيس مجلس الإدارة
السيد الربان/ محمد العقاد	نائب رئيس مجلس الإدارة
السيد الأستاذ/ طارق فهمي	سكرتير عام الغرفة
السيد المهندس/ فتح الله محمد	أمين صندوق الغرفة
السيد المهندس/ ميلاد أبو سيف	عضو مجلس الإدارة
السيد المهندس/ محمد صدقي	عضو مجلس الإدارة
السيد الدكتور/ أحمد سعد رجب	عضو مجلس الإدارة
السيد المهندس/ مروان السماك	عضو مجلس الإدارة
السيد الأستاذ/ خالد خيري	عضو مجلس الإدارة
السيد الأستاذ/ عمرو إبراهيم	عضو مجلس الإدارة
السيد الدكتور/ عبد الحكيم عصمت السادات	عضو مجلس الإدارة

بالإضافة إلى عضوين يمثلان كلا من قطاع النقل البحري وهيئة ميناء الإسكندرية

السيد اللواء/ محسن محمد على	عضو مجلس الإدارة
الأستاذة/ فاطمة عبد الحميد	عضو مجلس الإدارة

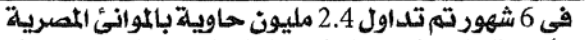
كما تم تشكيل اللجنة التنفيذية للغرفة برئاسة السيد الربان/ محمد العقاد - نائب رئيس مجلس الإدارة، وعضوية كل من.

السيد الأستاذ/ طارق فهمى	سكرتير عام الغرفة
السيد المهندس/ فتح الله محمد	أمين صندوق الغرفة
السيد المهندس/ مروان السماك	عضو مجلس الإدارة
السيد اللواء/ ممثل هيئة ميناء الإسكندرية	عضو مجلس الإدارة

محطات وأخبار

تعاون تجارى مع أذربيجان

قام اللواء حاتم القاضى عضو مجلس ادارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية ورئيس الأتحاد العربى للغرف الملاحية بالإتفاق على فتح أسواق جديدة للصادرات المصرية إلى جمهورية أذربيجان - وتنفيذ برنامج لتبادل الخبرات بينها وبين العالم العربى فى مجال الخدمات الملاحية والموانى والتدريب ، بجانب تبادل المعلومات التجارية بين مصر واذربيجان ، هذا وقد قام اللواء حاتم بتوقيع عدة بروتوكولات فى العاصمة الأذربيجانية باكو لإيجاد فرص للتعاون الأقتصادى المشترك والتعاون فى مجال الملاحة .



فى 6 شهور تم تداول 2.4 مليون حاوية بالموانئ المصرية

كشف تقرير أعده قطاع النقل البحرى بالإسكندرية أن إجمالى عدد تداول الحاويات بالموانئ المصرية خلال السته أشهر الأولى من العام الحالى بلغ 2.42 مليون حاوية منها مليون و 605 آلاف حاوية ترانزيت و 815 ألف حاوية برسم البلد.

وأشار التقرير إلى أن أكبر الموانئ المصرية التى إستحوذت على تداول الحاويات موانئ شرق وغرب بورسعيد حيث إستحوذ ميناء شرق على 35% من إجمالى الحاويات يليه ميناء غرب بورسعيد بنسبة 22% ثم ميناء الأسكندرية 19% ودمياط 17% والعين السخنة بالسويس 7%.

وأوضح أن إجمالى البضائع المتداولة بالموانئ المصرية فى الأشهر السته بلغ 54 مليون طن وإستحوذ ميناء الإسكندرية على 40% من الكمية المتداولة، ثم دمياط 23% يليها ميناءا شرق بورسعيد 10% وغرب 13%

قانون الجمارك الجديد

التقى محمد حسن سالم الرئيس المفوض لمصلحة الجمارك المصرية بأعضاء جمعية رجال الأعمال المصريين برئاسة الدكنور عادل جزارين، حيث أعلن أن القانون الجديد للجمارك سيتم عرضه على مجلس الشعب هذه الدورة لأقراره، ويتضمن القانون تيسيرات جديدة منها إمكانيات السداد الأجل وتقسيط الضريبة الجمركية، كما سيتم تطبيق بعض النظم لتسهيل عمليات الجمارك منها المراقبة الجوية بالأقمار الصناعية وتتبع الحاويات ، وادخال نظام الملحق التجارى الجمركى ببعض الدول للتعرف على الأسعار الفعلية للسلع المستوردة منها وهى الصين وامريكا واليابان وايطاليا وبلجيكا ، كما أنه سيتم الحد من عمليات التهريب وضرب الفواتير مع تطبيق نظام التوقيع الإلكترونى والرقم الموحد فى الجمارك والضرائب

البقاء لله



توفيت إلى رحمة الله السيدة / ناريمان عبد الرؤوف فهمى مستشار جمعية أم البحرية بعد حياة حافلة من إنجازات داخل الجمعية . كريمة المرحوم اللواء بحرى / عبد الرؤوف فهمى من رجال القوات البحرية الأوائل . وحرم الفنان السكندرى الأستاذ/ محمد درويش مؤسس فرقة الدراويش الجامعية و كريمتهما / شرويت درويش وأسرة تحرير المجلة تشاطر الأستاذ محمد درويش وكريمته شرويت الأحزان فى الفقيدة العزيزة وألهمهما وأسرتهما الصبر والسلوان.

نهر النيل يستغيث... فهل من مجيب؟!!

بقلم/ ولاء حمزة

من يرى النيل الآن يترحم على زمان وليالى زمان.. فعندما أشاهد النيل عبر أفلام السينما المصرية القديمة مقارنة بما هى عليه الآن يتملكنى شعور بالحسرة والألم معا حزنا على هذا الكنز الذى لم ندرك أهميته بعد أو كيفية الحفاظ عليه ..فمع إنعدام الضمير أصبح إغتصاب النيل فنا يجيده المحترفون وأيضا أصبح هناك الكثير من التعديات فى حق شريان الحياة بمصر ..كما أن فيضان هذا العام ووفقا لأرصاد النيل على مدى 150 سنة جاء مبكرا جدا على غير العادة ولكن ماذا فعلنا ؟ هل هناك إستفادة حقيقية من هذا الفائض فى ضوء إحتياجاتنا الملحة للحفاظ على هذا الكنز المائى.. هذا ما سنتعرف عليه عبر السطور القادمة.

بالأقمار الصناعية: إنعدام الضمير وراء إغتصاب النيل

أظهرت أحدث صور القمر الصناعى الأمريكى الذى يصور مجرى نهر النيل كل خمس سنوات بدقة عالية جداً أنه تم ردم مئات الأفدنة فى النيل خلال السنوات الاخيرة رغم الصيحات المتكررة منذ عشرات السنين لحماية النيل والحفاظ عليه. وقد أشار د. حسن السباعى عضو جمعيه الوفاء للنيل بتحقيق بجريدة الجمهورية بعددها الأسبوعى أن التصوير من عام 1990 وحتى الآن أثبت أنه تم ردم مئات الأفدنة فى النيل شطآناً وجزراً وعمليات الردم الكبيرة هذه لا يمكن أن تتم بغير علم المسئولين سواء فى المحليات أو فى وزارة الرى التى تمنح التراخيص المخالفة لأحكام القانون والتشريعات الخاصة لحماية النيل ولدى د. السباعى المستندات التى تؤكد ذلك لانه من وجهة نظره ليس من المعقول أن يتم مؤخرا ردم 6 أفدنة من نهر النيل أمام شرطة المسطحات المائية دون أن تعلم الوزارة بتلك المصيبة فهذه الأرض لم تستجد وليست طرح نهر وإنما ردمت وإلا فأين اللجان الخاصة بالجرد والحصر السنوى . وعند سؤال د.السباعى عن كيفية الردم وخاصة وأنها مسألة صعبة فقال إنها أبسط مما نتصور وهى لعبة خطيرة وتمثل كارثة حقيقية على مجرى النيل حيث يقوم الشخص بحجز المياه عن قطعة من شاطئ النهر ثم يتقدم الشخص الذى بنوى الإستيلاء عليها بطلب إلى وزارة الرى للترخيص بعمل حائط من الدبش أمام الأرض المراد الإستيلاء عليها فتصدر الوزارة ترخيصاً بذلك فيقوم بردم النيل ويحمى الأرض بالدبش ليبدو الموضوع قديماً وقد فجر د. السباعى مفاجأة فى تحقيقه بقوله لقد نجحت شخصياً فى تصوير بعض المواقع التى يستعد البعض لنهبها وردمها وصورت الأعمدة الخرسانية التى تقام لحجز المياه تمهيداً لضمها بعد الردم وللأسف فإن أحد هذه المواقع يقع بجوار إدارة حماية النيل وعلي بعد 20 متراً فقط!!!

تعديات جديدة على قدسية النهر العظيم

– إن الجريمة بشواطئ النيل لم تكتف بإقتحام الكتل الخرسانية فقط ولكن سرعان ما بدأت جريمة توزيع الشواطئ بين النقابات المهنية من الصحفيين والمحامين والقضاة ...إلخ..

كهذا أشار أ/فاروق جويدة فى مقالة بعنوان "جرائم فى حق النيل "بالأهرام ومن ثم إتجهت كل نقابة تحاول أن تحصل لأعضائها على جزء من الوليمة قبل أن يلتهمها الآخرون وبعد أن تكدست شواطئ النيل العلوية بالعمارات تكدست للمرة الثانية جوانب النهر بالكتل الخرسانية التى إمتدت فى مجرى النهر فى جريمة لا يمكن أن تحدث فى مكان آخر

– وبقيت بعض المساحات البسيطة التى كان فقراء مصر يرون النيل من خلالها فى الإحتفالات والأعياد ويخرجون إليها فى أيام الحر القاسية وحتى هذة المساحات تسللت إليها السفن لتأخذ ما بقى من شواطئ النيل والدليل على ذلك السفن الراسية فى صورة مطاعم وعوامات والكازينوهات والملاهى.

– جاءت بعد ذلك مشاكل وأزمات أكثر خطورة لعل أسوء ما فيها عمليات التلوث التى تعرض لها مجرى النهر حيث تلقى المصانع بقاياها بجانب عمليات الصرف الصحى التى تسللت من السفن الراسية أو المبانى المخالفة على إمتداد النهر وقبل هذا كله ما تركته الأراضى الزراعية من المبيدات والسموم وبقايا الأسمدة التى تلقى كل يوم فى مياه النيل

– فى تقدير أ/ فاروق جويدة أن الأزمة الحقيقية فى قضية النهر الخالد هى تعدد الأجهزة التى تشرف على شطآنه ما بين وزارة الرى صاحبة الماء ووزارة الداخلية حارسة الشواطئ ووزارة الزراعة مالكة طرح النهر والمحافظات ومالها من نصيب فى الوليمة بجانب جهات أخرى كثيرة من حقها أن تتدخل فى شئون النهر كلما أرادت فالحل من وجهة نظره أن تكون هناك جهة تتمتع بكامل السلطات لمواجهة كل هذه التجاوزات وأن تتبع رئاسة الجمهورية مباشرة حتى تستطيع إنجاز مهمتها

تكاتف أبناء النيل ضد آثار الفيضان الأخير

بمعدلات غير مسبوقة فى تاريخ السودان بدأ خريف هذا العام مبكراً على غير العادة وبدأ هطول الأمطار فى يوليو الماضى مما أدى إلى أن يكون فيضان هذا العام أعلى من المعدل المعتاد وقامت وزارة الداخلية وإدارة الدفاع المدنى بتوجيه إنذار لكل الوزارات فى السودان بالتحسب لفيضانات وسيول غير مسبوقة مما أدى إلى هجوم الفيضان كالوحش على السودان أدى إلى إرتفاع أعداد الضحايا والخسائر لنحو 150 شخصاً وتدمير 80 ألف منزل و320 مبنى حكومى ونفوق حوالى 25 ألف رأس ماشية لوجود قرى متاخمة للنيل مع المبانى الضعيفة المبنية بالطوب اللبن ولوجود قرى ومدن على مجارى السيل كل ذلك أدى إلى إنهيارات كلية وجزئية حتى بلغت الخسائر مئات الملايين من الدولارات كما تحطم الطريق الرئيسى الذى يربط بين الخرطوم وكلاً من النيل الأبيض وشمال كردفان وأغلب الخسائر كانت فى شمال كردفان والخرطوم مما أدى إلى إنتشار الأمراض نظراً للمياه الراكدة ووفرت الحكومة الكثير من مواد الإغاثة وحماية المتضررين وكالعادة ظهرت شهامة المصريين حيث تكاتف أبناء وادى النيل فى الجنوب والشمال ضد آثار الفيضان والسيول على الأشقاء السودانيين كما قدمت مصر طائرتين محملتين بمواد الإغاثة والمواد الغذائية والخيام والمبيدات الحشرية وطلمبات السحب وتم إرسال فريق كامل على أعلى مستوى لعلاج أشقائهم السودانيين كما طالب د. أبو شامة حسين أستاذ بكلية طب جامعة الخرطوم إرسال بعثات طبية مصرية إلى السودان وأن يكون هناك تبادل للخبرات حتى يستفيد الأطباء السودانيين من الخبرة المصرية فى مواجهة الكوارث

لأول مرة: التنبؤ بالفيضانات حتى 2017

يتم حالياً ولأول مرة إعداد نموذج إقليمى للتعرف على بيانات فيضان النيل حتى عام 2017 يشمل مصر ودول حوض النيل خاصة فى المناطق ذات الأهمية الإستراتيجية لمصر كما صرح د. مجدى عباس رئيس الهيئة العامة للأرصاد الجوية بأن النموذج الإقليمى هذا سيسهم فى تقدير حجم التغيرات المناخية فى مصر وحوض النيل وتكوين قاعدة بيانات حقيقية عن ظواهر الإنبعاثات والإحتباس الحرارى وسيفيد فى وضع إستراتيجية واضحة للتغيرات المناخية وتحديد كمية الامطار.

فى ضوء إحتياجاتنا الملحة : هل من إستفادة حقيقية لفائض الفيضان؟!

صحيح أن مفيض توشكى عمل بهدف الوقاية من الفيضان وحماية السد العالى ولم يكن من أغراضه إستغلال المياه المرة إليه لكن ألم يكن من الضرورى التفكير فى ذلك فى ضوء إحتياجاتنا الملحة خاصة وأنه فى السنوات التسع الأخيرة فقط من 1998 إلى 2002 جاءتنا أربعة فيضانات عالية متتالية.

* القيضان الاول هو فيضان 1999/1998 وفيه فاض الوارد عن طاقة بحيرة ناصر بـ28 مليارا و590 مليون متر مكعب.
* الفيضان الثانى 2000/1999م أورد لنا زيادة عن سعة بحيرة ناصر 25 ملياراً و 650 مليون متر مكعب.
* الفيضان الثالث 2000 /2001 فاض عن البحيرة 14 ملياراً أو 810 ملايين متر مكعب.
* الفيضان الرابع 2002/2001 فكانت الزيادة فيه أقل ولذلك لم يمرر منه إلى المفيض سوى 5 مليارات و670 مليون متر مكعب.

وفى كل مرة من حدوث هذه الفيضانات يتم صرف مياه من الفائض إلى النيل لغسل مجرى النهر من التلوث الذى يطول زمنه هذا ما أشار اليه أ/ جمال الشرقاوى فى عموده "ربما يمكن" عندما تساءل فيه عن ضياع 4 فيضانات هباءً وتساءل عن الخامس ومن المتوقع أيضا أن يتم إتباع غسل مجرى النهر من فائض هذا الفيضان أيضاً لتجديد شبكات النهر من أسوان حتى القناطر الخيرية.

خلاصة ذلك أنه فاض لنا من الفيضانات الأربعة وبعد كل ما صرف إلى النيل 40 ملياراً و600 مليون متر مكعب تم تخزينها فى مفيض ومنخفضات توشكى وتبخر منها حتى آخر يوليو 2002 (14) ملياراً و340 مليون متر مكعب وتبقى منها 26 ملياراً متر مكعب فقط وعلى هذا التقدير نستطيع بدء عمليات التبخر أن ندرك أنه الآن يوجد حوالى 8 مليارات و405 ملايين متر مكعب فقط وماذا بعد ؟ هذا غير أن نوعية وخصائص هذه المياه صارت ملوثة وغير صالحة فلابد من إعادة التفكير لإستغلال هذه المياه مع إستغلال مفيض توشكى بشكل أفضل فنحن لدينا الخير الوفير ولكننا لا نحسن إستغلاله وإستخدامه !!!

وأخيراً. لابد من تكاتف جميع الهيئات لوضع منظومه دائمة للحفاظ على النيل مع زيادة الوعى فى ترشيد الإستهلاك فى ضوء تغليظ العقوبات لمن يتعدى على هذا الكنز المائى فهناك كثير منا لم يدرك أهميته وعظمته بعد فمصر هبه النيل كما ان نصيب الفرد من المياه يبلغ الآن 981 متراً مكعباً فى السنه إلا إنه سيصل إلى نصف هذه الكمية بحلول عام 2025 نتيجة لتزايد السكان والزيادة الكبيرة فى استهلاك المياه العذبه فهذه كارثه قوميه لابد لها من وقفه حقيقية.

منوعات إنترناشيونال

8 دقائق فى الفضاء بـ600 ألف دولار فقط!!!

قام ثلاثة من مواطنى دولة الإمارات العربية من بينهم سيدة بحجز أماكن على متن الرحلة التى ستنطلق إلى الفضاء الخارجى خلال عام 2009م وستستغرق ساعتين منها 8 دقائق فقط فى الفضاء !! الرحلة ستنطلق من صحراء "مهافى" الأمريكية بسرعة 4000 كم فى الساعة على أن تتم عملية الإنفصال فى خلال دقيقة ونصف على أن تستمر المركبة فى رحلتها إلى أن تبلغ الفضاء الخارجى وحينها يغادر الركاب المركبة الصغيرة ويدخلون إلى الفضاء الخارجى لمدة ثمانى دقائق.

من طرائف أخبار الحوادث:

أثارت جريمة قتل بشعة فى النمسا الدهشة والحيرة وذلك لإقدام زوج فى الثالثة والتسعين من عمره على ذبح زوجته وأم أولاده وهى عجوز فى الثالثة والثمانين من العمر مستخدماً سكين مطبخ ثم طرحها فى سريرهما داخل غرفة النوم وبعد 12 ساعة من قتلها إتصل بإبنهما الأكبر ليخبره بما حدث وإعترف الزوج أنه ذبح زوجته خوفاً عليها من الوحدة بعد وفاته!!!

وسادة لمنع الشخير!!

نجح عالم ألمانى فى إختراع وسادة لمنع الشخير أثناء النوم بقيامها بتعديل وضعية الرأس حتى يتوقف النائم عن الشخير حيث أن هذه الوسادة تم توصيلها بكمبيوتر فى حجم الكتاب يوضع على منضدة بجانب السرير لقياس قوة شخير النائم على الوسادة وعندما يبدأ الشخير فى الإرتفاع يبدأ الكمبيوتر فى ممارسة مهامه بالتحكم فى الهواء المعبأ فى الوسادة فيزيد من ضغط الهواء تارة ثم يخفض ضغط الهواء تارة أخرى مما يؤدى إلى تحريك رأس النائم مما يؤدى إلى خفض مستوى الشخير

أقبح كلب فى العالم!!

فاز هذا الكلب الصينى ويدعى «إلوود» بلقب أقبح كلب على مستوى العالم لعام 2007م فى مسابقة أجريت مؤخراً فى منطقة «بيتلوما» بكالفورنيا.. ويعتقد منظمو الحدث أن «إلوود» إستحق اللقب وبجدارة لأنه حقاً قبيح جداً.

من عالم الحيوان : "والتماسيح أيضاً وفية"

حنينهم إلى البيئة التى نشأوا فيها جعلت 3 تماسيح فى أستراليا يعودون إلى موطنهم الأساسى بعد أن قطعوا رحلة بلغت نحو 500 كم وكان باحثون قد أجروا إختباراً على مدى قدرة هذه التماسيح على العيش فى بيئة مختلفة عن موطنهم الأساسى وقد تم نقل التماسيح الثلاثة من الشاطئ الغربى لشبة جزيرة "كايب يورك" بواسطة طائرة هليكوبتر إلى الشاطئ الشرقى مع وضع أجهزة تعقب ولكنها عادت إلى مكانها الأساسى فى غضون 3 أسابيع .

من أجمل ما قال "برناردشو":

- "شهرتى تزداد مع كل فشل".
- "أنت ترى أشياء تحدث وتقول "لماذا"؟ لكننى أحلم بأشياء لم تحدث بعد وأقول "لم لا"؟

الأبراج والحب

برج العقرب (23 أكتوبر - 21 نوفمبر)

يعرف مولود العقرب بتعصبة الشديد لعلاقاته الغرامية كما أنه لا يحب العلاقات الباردة أو الفاترة لذلك تميزت علاقاته العاطفية بالمشاجرات والمشاجنات والخصام كما أنه يظهر مقدرة فائقة ورائعة على فهم شريكة

الرجل العقرب وموقفه من المرأة

يتمتع مولود العقرب بالشجاعة والقوة وبإرادته القوية وبإنفعاله الشديد فى وقت واحد حيث يجد الكثير من التناقضات يجذبة الجمال الغامض فيعجب بالمرأة غريبة الأطوار والغامضة فى تصرفاتها وعلى المرأة أن تحب رجل العقرب بكل أخطائه كما أنه غيور من الدرجة الأولى.

المرأة العقرب وموقفها من الرجل

تتميز بالأنوثة الطاغية فهى تحب الرجل الشجاع القوى الذى يفرض سيطرته عليها كما أنها لا تنظر إلى الحياة بطريقة سطحية وبنظرة عابرة ولا تعرف الإندفاع أو اللامبالاة وهى قوية العزيمة ببساطة تستطيع أن تلاحظ ما يعانيه حبيبها من مشاكل وهموم وأحلام فتشترك معه وتساعده على حلها.

خير الكلام فى الأمانة

- "لا إيمان لمن لا أمانة له"
- "ولا دين لمن لا عهد له"

....

- "أد الأمانة إلى من إئتمنك .. ولا تخن من خانك".

آخر نكتة:

إتفق بخيلان على أن من يبقى تحت الماء أكثر من الآخر يدعوه للعشاء .. فلم يخرج أحد منهما حتى الآن.

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

خلطات طبيعية للتقشير وإزالة الجلد الميت

الخلطة الأولى: المكونات

فنجان قهوة - زيت زيتون - عصير نصف ليمونه - 2/1 ملح - نصف فنجان سكر خشن

الطريقة: أفركى البشرة بحركة دائرية لمدة 10 دقائق من أسفل إلى أعلى وبعدها أغسليها.

الخلطة الثانية: المكونات

عصير نصف ليمونه - 2 م زيت زيتون - 3 م زيت اللوز - 2 م زبادى

الطريقة: توضع على الجسم لمدة ساعتين أو ثلاث ساعات وعندما تجف يتم فركها بحركة دائرية من أسفل إلى أعلى لتنشيط الدورة الدموية وستلاحظين وجود مثل الخيوط البيضاء وهذا هو الجلد الميت وبعدها أغسلى جسمك وأستعملى الصابون.

نصائح هامة لكل ربة منزل

1 - بعد القلى بالزيت أو السمن تصب على البوتاجاز أو الفرن مسحوق د التنظيف ويمسح الفرن بورق الصحف لأنه له خاصية التلميع

2 - لتنظيف سيراميك المطبخ سواء الجدران أو الأرض يذاب قليل من الخل الأبيض وقطرات من الليمون والكحول النقى فى ماء فاتر ويلمع به السيراميك

3 - لتنظيف الأوانى الفضية أو النحاسية وحتى تحافظى على لونها الأصلى تطلى بقليل من الفازلين أو من طبقة من روح الخل

4 - لتنظيف السكاكين وأدوات المائدة غير الفضية يذاب قليل من مسحوق الغسيل فى لتر ماء وبه قطرات من الليمون ويرفع على النار وتكون هادئة وتترك حتى تغلى لمدة ربع ساعه وتترك حتى تبرد ثم تشطف وتجفف.

5 - لإزالة أثار البيض من الأوانى والملاعق تفرك بقليل من الملح الخشن وتشطف بالماء الساخن وتجفف

6 - قبل سن السكاكين ضعيها فى قليل من الماء المغلى لمدة خمسة دقائق ثم تجفف وتسن.

7 - لتنظيف الأوانى المصنوعة من الألومنيوم قومى بفركها بقشر الليمون ولإزالة آثار الحروق من أوانى المطبخ تفرك بقليل من الملح الخشن والليمون وتشطف وتجفف جيداً



8 - للتخلص من رائحة قلى السمك وقت التحمير ضعى عدداً من فصوص المستكه على صفيحه فوق النار الهادئه

9 - وللتخلص من رائحة البصل فى اليد تفرك بقليل من البن المطحون وتغسل بماء وليمون

10 - لتنظيف الأبواب البيضاء تنظف بماء به أوراق بصل مغلية ولا حاجة للصابون.

كيفية عمل كريم لتقشير (اليدين)

- قومى بمزج ملعقة من الفازلين وملعقتين من السكر فى راحة اليد ثم قومى بدعك اليدين ويمكنك إستبدال الفازلين بكريم مرطب



- وتأكدى من دعك ظهر اليدين والمعصم جيداً إستمرى فى الدعك لمدة دقيقة واحدة ثم أغسلى اليدين جيداً قومى بعمل هذه العملية مرة واحدة فى الأسبوع.





ش.م.م.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

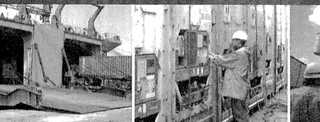
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

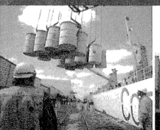
خدمة تشغيل ساحات :

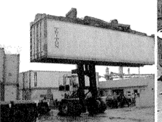
مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

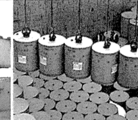
خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشوين الحاويات الفارغة









www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية

تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨(٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
WH 602	001 E	28-Oct	30-Oct	1-Nov	**6-Nov**	18-Nov	23-Nov	28-Nov	30-Nov	2-Dec	8-Dec
B. Express	027 E	4-Nov	6-Nov	8-Nov	**13-Nov**	25-Nov	30-Nov	5-Dec	7-Dec	9-Dec	15-Dec
Sirius	062 E	11-Nov	13-Nov	15-Nov	**20-Nov**	2-Dec	7-Dec	12-Dec	14-Dec	16-Dec	22-Dec
S. F. EXPRESS	027 E	18-Nov	20-Nov	22-Nov	**27-Nov**	9-Dec	14-Dec	19-Dec	21-Dec	23-Dec	29-Dec
Kuala Lampur	006 E	25-Nov	27-Nov	29-Nov	**4-Dec**	16-Dec	21-Dec	26-Dec	28-Dec	30-Dec	5-Jan
Lynx	041 E	2-Dec	4-Dec	6-Dec	**11-Dec**	23-Dec	28-Dec	2-Jan	4-Jan	6-Jan	12-Jan
BK Express	026 E	9-Dec	11-Dec	13-Dec	**18-Dec**	30-Dec	4-Jan	9-Jan	11-Jan	13-Jan	19-Jan
WH 601	003 E	16-Dec	18-Dec	20-Dec	**25-Dec**	6-Jan	11-Jan	16-Jan	18-Jan	20-Jan	26-Jan
WH 602	002 E	23-Dec	25-Dec	27-Dec	**1-Jan**	13-Jan	18-Jan	23-Jan	25-Jan	27-Jan	2-Feb
WH 603	001 E	30-Dec	1-Jan	3-Jan	**8-Jan**	20-Jan	25-Jan	30-Jan	1-Feb	3-Feb	9-Feb

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Sirius	062 W	17-Oct	19-Oct	21-Oct	22-Oct	25-Oct	27-Oct	**7-Nov**	11-Nov	13-Nov	15-Nov
S. F. EXPRESS	026 W	24-Oct	26-Oct	28-Oct	29-Oct	1-Nov	3-Nov	**14-Nov**	18-Nov	20-Nov	22-Nov
Kuala Lampur	005 W	31-Oct	2-Nov	4-Nov	5-Nov	8-Nov	10-Nov	**21-Nov**	25-Nov	27-Nov	29-Nov
Lynx	041 W	7-Nov	9-Nov	11-Nov	12-Nov	15-Nov	17-Nov	**28-Nov**	2-Dec	4-Dec	6-Dec
BK Express	025 W	14-Nov	16-Nov	18-Nov	19-Nov	22-Nov	24-Nov	**5-Dec**	9-Dec	11-Dec	13-Dec
WH 601	003 W	21-Nov	23-Nov	25-Nov	26-Nov	29-Nov	1-Dec	**12-Dec**	16-Dec	18-Dec	20-Dec
WH 602	002 W	28-Nov	30-Nov	2-Dec	3-Dec	6-Dec	8-Dec	**19-Dec**	23-Dec	25-Dec	27-Dec
WH 603	001 W	5-Dec	7-Dec	9-Dec	10-Dec	13-Dec	15-Dec	**26-Dec**	30-Dec	1-Jan	3-Jan
Sirius	063 W	12-Dec	14-Dec	16-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	**2-Jan**	6-Jan	8-Jan	10-Jan
S. F. EXPRESS	027 W	19-Dec	21-Dec	23-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	**9-Jan**	13-Jan	15-Jan	17-Jan

Feeder Connections

* **VIA SINGAPORE**
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
* **VIA HONG KONG**
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
* **VIA SHANGHAI**
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326
Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734
Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777
Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com

ملامح إنترناشيونال



فى حفل بهيج تم زفاف المهندس أحمد سمير إلى الأستاذة ولاء محمد شداد بقاعة كليوباترا بدار المدفعية تهنئة قلبية من خلود بشركة أميرال



أسرة المجلة وجميع العاملين بها يهنئون العروس هبه كريمة الأستاذ/ مجدى مبارك بهيئة ميناء بورسعيد والعريس محمد سعد رزق

العروس/ أمينة
العريس/ محمود حسين إبراهيم



العروس/ مروه احمد السعيد
العريس/ محمد فتحى فوزى



تهنئة خاصة بمناسبة الخطوبة السعيده من وسام غنيم وطاهر طوسون للعروسين باهر طوسون ومشيرة نجيب



العروس/ منال محمد إبراهيم
العريس/ محمد عبد الحميد عبد التواب
ألف مبروك للعروسين



احمد ايمن دعبس



هويدا ايمن دعبس

آخبار قبل الطبع

تهنئة خاصة للأستاذة/ صابرين عبد العاطى لبيب لحصولها على الماجيستير بدرجة امتياز بكلية رياض الأطفال بجامعة الأسكندرية





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co



The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Suez Office:
Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943

